UNIVERSITE PARIS XII-VAL DE MARNE

INSTITUT D'URBANISME DE PARIS

Centre de Recherche sur l'Espace, les Transports, l'Environnement et les Institutions Locales

LE PARKING DANS LE GRAND ENSEMBLE

Entre « Habiter, circuler, travailler, se récréer », Un espace approprié

Thèse de doctorat nouveau régime, en urbanisme

Dominique LEFRANCOIS

Raccourci vers Bureau.lnk

Décembre 2006

Directeur de thèse : M. Jean-Pierre ORFEUIL

Jury :

M. Gabriel DUPUY

Mme Michèle JOLE

Mme Marie-Hélène MASSOT

M. Gilles NOVARINA

M. Bruno VAYSSSIERE

Je voudrais remercier tous ceux, nombreux, qui m'ont aidée dans mon travail

En particulier,
mon directeur de thèse, Jean-Pierre Orfeuil, Bruno Vayssière, pour leur attention et lecture,
Anne Fournié, Anita Becquerel, Michèle Jolé, Thierry Paquot, Laurent Coudroy de Lille, pour leur soutien.

L'Institut d'Urbanisme de Paris, pour m'avoir accueillie et m'avoir permis de réaliser cette thèse dans de très bonnes conditions, ses deux Laboratoires, le Créteil, Vie Urbaine.

SOMMAIRE

INTRODUCTION 5

PARTIE 1 11

CHAPITRE 1 : LE PARKING, UN ESPACE AVANT TOUT ANCRE DANS LES REPRESENTATIONS . 13
1. Parent pauvre des études d'urbanisme, figure d'importance dans l'espace du logement 14
2. Un espace pourtant riche de ce qu'il n'est pas 27
3. Hypothèses 41

CHAPITRE 2 : LES SITES. LA METHODE 44
1. Des lieux…..des gens 44
2. Huis-clos territoriaux 51

PARTIE 2 70

CHAPITRE 1 : UNE VOITURE PEU UTILISEE (OU PEU UTILISABLE) DONC TRES PRESENTE 72
1. Un objet banalisé ; une population bel et bien motorisée 73
2. La voiture assignée à résidence 81

CHAPITRE 2 : L'AIRE DEVOLUE AU STATIONNEMENT : UN BIEN RARE DANS UN ENSEMBLE RESIDENTIEL DEPRECIE : UNE VALEUR ? 86
1. Le parking, par-delà le besoin, un espace d'usage non banalisé 87
2. Le stationnement omniprésent dans les débats publics 91
3. Un intérêt public ne coïncidant pas toujours avec les desiderata et les usages des résidents et des passants 109
4. Conclusion 142

CHAPITRE 3 : LE PARKING INVESTI PAR LES ACTIVITES PRIVEES : UN ESPACE OUVERT A APPROPRIATION 147
1. Le parking au-delà de sa fonction de stationnement 151
2. Un espace public privatisé, un espace privé publicisé 189
3. Conclusion 223

PARTIE 3 227

CHAPITRE 1 : UN ESPACE PUBLIC …MODERNE 229
1. Salon de l'homme ou de l'individu, le parking dans la résidence 230
2. Des pratiques de parking aptes à servir et tranquilliser la cité. 261
3. Les avantages socialisants d'un seuil 293
4. Conclusion 318

CHAPITRE 2 : LA SURVEILLANCE, UN USAGE 321
1. La voiture exposée sur la voie publique, un objet convoité 322
2. Un espace sous contrôle 329
3. Vers l'émergence d'un espace commun 336
4. Conclusion 356

CONCLUSION 359

BIBLIOGRAPHIE 375

ANNEXES 397

TABLE DES ILLUSTRATIONS 419

TABLE DES MATIERES 421

Introduction

Le parking, entre deux cellules imbriquées – deux produits de la modernité : la voiture et le logement.

Cette thèse, centrée sur les usages du parking, cherche à étudier la place qu'occupe l'aire investie par la voiture, dans l'espace public de cités HLM. Elle s'attache autant à décrypter les qualités spatiales et sociales d'un espace considéré comme un non espace ou un espace de conflit, qu'à observer les relations qu'entretiennent aujourd'hui le logement, l'aire affectée à la voiture lorsqu'elle ne roule pas, et l'espace public que l'individu ponctionne.

Le parking nous intéresse en cela qu'il introduit une marque privée – la voiture - dans un espace public, mais aussi, spécificité par rapport aux quartiers plus centraux de la ville, le bricolage ou la mécanique qu'elle occasionne. Cet espace public ne peut admettre son accaparement par le privé, en raison de ses principes d'ouverture à tous aujourd'hui continuellement évoqués. Cette particularité tend à lui conférer le statut d'espace, statut qui, selon nous, contribue à modifier le rapport que l'ensemble résidentiel hérité des « trente glorieuses » entretient entre le dedans et le dehors, et ce faisant à interroger la nature et les limites d'un privé et d'un public qui comme dans d'autres parties de la ville nous semblent avoir évolué.

Le parking, par delà son statut hybride, d'espace mi-public mi-privé, est d'abord le lieu destiné à abriter l'un des produits de la modernité, la voiture, mise au service de la mobilité et de l'émancipation de l'homme, que les concepteurs de la ville des « trente glorieuses » voulaient rendre accessible tout à la fois par le logement et par l'auto. Cette modernité bel et bien engagée dans la ville postmoderne, éclatée sur son territoire et modelée par les vecteurs de l'individualisme et de la mobilité, a contribué à changer les termes des sociabilités et la configuration des espaces, ce que l'on considère habituellement à l'échelle d'une ville, mais plus rarement dans les quartiers.

Le plan

Cette thèse se nourrit de l'observation de deux sites, les quartiers Nord d'Aulnay-sous-bois, le quartier du Palais à Créteil et des entretiens menés avec leurs habitants.
Elle tient en trois parties :
La première, d'ordre théorique, intègre dans un premier chapitre la problématique, dans un deuxième chapitre la méthode arrêtée et la présentation des deux sites choisis. Le parking et la voiture à l'arrêt ont pour principale caractéristique d'être tout à la fois très absents et très présents dans la littérature professionnelle et savante. Le parking résidentiel, comme le met en avant un appel d'offre lancé par le Plan Urbanisme Construction et Architecture (Frenais 2000), peu présent dans les études urbaines, pose problème aux aménageurs supposés le prendre en compte dans leurs projets. Il fait aussi, dans les quartiers étudiés, l'objet de représentations attachées autant à la voiture qu'aux quartiers. Aussi nous nous attacherons à montrer comment le parking, fortement associé aux trafics, aux violences urbaines et autres insécurités, objet également d'une progressive désaffectation, participe à contrario de la qualification de l'espace public et du quartier d'habitation, et partant du logement.
Les deux autres parties, qui constituent le corps de la thèse proprement dite, rapportent l'analyse de nos résultats, à la lumière de la parole recueillie et croisée des personnes interrogées. Cette parole abondamment retranscrite ici, a vocation à inscrire les usages du parking dans son contexte résidentiel, ceci afin de mieux montrer combien le parking, loin d'être un non-espace ou un non-lieu, est devenu, au fil du temps et de son appropriation, un lieu d'intenses vie et circulations. Ce contexte se veut rendu dans toute sa complexité, la parole de l'un mise en perspective avec celle d'un autre, pouvant être à nouveau déclinée et reconsidérée dans un autre chapitre sous un nouvel angle, afin de mieux souligner la complexité, les contradictions, le caractère multiple de l'individu et de son univers. La médiatisation des cités, la stigmatisation d'une architecture et d'un groupe d'habitants nous invitent aussi à le faire. Les cités sont par trop pensées comme des ensembles homogènes, recensant un groupe d'exclus, divisé lui-même de manière dichotomique, faisant s'opposer en son sein des victimes et des éléments perturbateurs ; le terme de pathogène, souvent employé, pour qualifier tantôt un trafic, un groupe de jeunes, voire une architecture, en rend bien compte. Les paroles ainsi livrées d'habitants à l'identité plurielle sont ainsi nos données et nos sources, à côté des écrits et des interviews des urbanistes, architectes, acteurs locaux.
Les propos des personnes interrogées ont été volontairement intégrés dans le corps de la thèse et non retranscrits et livrés à l'état brut dans les annexes, comme il est convenu de le faire,

plus particulièrement dans les thèses d'histoire, discipline pour qui l'emploi généralisé de la source orale est récent et cherche à asseoir sa légitimité. Selon Bourdieu (1993), la transcription, en elle-même, fait subir au discours oral une transformation décisive. L'entretien, aussi bien retranscrit qu'il soit, pour être compris par le lecteur, nécessite d'être restitué dans son contexte et donc introduit à l'aide d'une présentation destinée à rapporter l'univers et les trajectoires de l'individu.

Les usages qu'il est fait du parking, répertoriés au nombre de quatre, font l'objet de chapitres différents, mais les frontières ne sont pas étanches, ce qui est soulevé dans un chapitre peut être à nouveau reconsidéré dans un autre chapitre sous un nouvel angle destiné à le compléter et l'approfondir. Et ce d'autant plus que les frontières du public et du privé étudiées dans ce texte ne sont pas hermétiques.

La deuxième partie, qui donne à voir un point de vue centré sur le logement, se concentre sur les usages qui relèvent pour l'habitant du domaine du privé. Le premier, qui nourrit le premier chapitre, traite du stationnement comme enjeu. L'espace qui abrite le bien privé de l'individu est considéré par les habitants comme un service considéré allant de pair avec l'offre de logement dont la prise en compte, objet de vives discussions entre les habitants et les acteurs publics, a des incidences sur la perception et l'appropriation du quartier.

Le chapitre suivant, traite de l'accaparement de cet espace par des activités du privé. Il s'attarde sur son détournement par un individu, ou un groupe, tendant à le vivre comme une pièce de l'appartement, ce qui, comme nous le verrons, participe à la valorisation de ce dernier. Le parking, à priori, ne peut se penser sans la voiture, dont il sera évidemment sans cesse question, mais à propos de laquelle, nous nous arrêterons dans un chapitre introductif, destiné à en appréhender les modes d'utilisation et la nature de sa possession, spécifiques ou non aux quartiers étudiés.

La troisième partie s'intéressera aux qualités publiques du parking. L'espace public de la proximité, aujourd'hui marqué par des relations sociales de voisinage moins soutenues qu'auparavant, nous semble pouvoir aussi émerger à partir de la possibilité que l'individu peut avoir de l'investir sans trop s'impliquer. Et le parking l'autorise de plusieurs façons, par un effet seuil et par le travail que l'on y fait.

Le dernier chapitre s'arrêtera sur ce qui nous semble donc pouvoir être considéré comme un dernier usage du parking : la surveillance. La voiture, garée sous la fenêtre, se veut à portée de vue de son propriétaire. Cette surveillance est propre à susciter des interactions entre les gens et génère un sentiment d'appartenance à un territoire commun.

Illustration 1 : Publicité parue dans l'Auto journal, (15 août, 1975), *Huit voitures à moins de 13000 francs*, le quartier du Palais, (source Archives municipales de Créteil)

Partie 1

Chapitre 1 : Le parking, un espace avant tout ancré dans les représentations

Le parking, peu étudié en tant que tel, n'en est pas moins très présent dans les représentations. Si la perception que nous avons du parking nous semble avant tout une affaire de représentation, il importait de présenter celles qui ont cours sur lui. Nécessaire et à priori improductif, le parking recèle par lui-même bien des contraires, le mouvement et l'arrêt, le privé (l'auto) et le public (l'un de ses possibles emplacements), le vide (lorsqu'il est vacant), le plein**, (**occupé du véhicule)**.** Son statut pour le moins ambigu n'est pas sans participer à sa difficile appréhension. L'espace où stationne la voiture, appréhendé d'une manière générale comme un non-espace dans la ville en général, pose en outre des problèmes de gestion. Dans les grands ensembles plus particulièrement étudiés, comme nous le verrons ensuite, la voiture est un bien privé d'autant plus gênant qu'elle s'accapare un espace public que les acteurs s'efforcent de rendre à tous. Le grand ensemble accusé d'être hostile à l'appropriation est aussi le lieu de relations sociales conflictuelles. Nous évoquerons, aux fins de contextualiser notre objet d'étude, les termes d'une réhabilitation s'attachant à mettre aux normes d'aujourd'hui l'espace vert et ouvert hérité du modernisme ainsi que celui d'un conflit social qui trouve en outre sa claire expression (une représentation ?) en lieu et place du parking ou de la voiture qui le symbolise. Ce n'est que dans un deuxième temps que nous tenterons de montrer combien le parking, pensé tour à tour donc comme un non-espace ou un espace de conflit, peut être vu, a contrario, comme un espace à part entière, occupant une place centrale dans l'univers de la résidence, apte à susciter et une appropriation au grand ensemble par les habitants et des relations inescomptées entre ceux-ci. Car la principale difficulté à laquelle se heurtent les actions entreprises dans les quartiers HLM n'est-elle pas de rendre commun un espace public en lequel la population refuse de se reconnaître ? Or, en des lieux où les habitants cherchent avant tout à être appréhendés pour ce qu'ils sont – des individus –, le parking nous semble être le lieu d'un objet privé doublé d'une forte valeur symbolique et d'enjeux communs. Aussi, si le parking nous semble pouvoir être vu comme un espace à part

entière, voire un espace central dans l'espace de la résidence, c'est finalement pour les traits mêmes qui contribuent à sa dépréciation et lui sont en quelques sortes spécifiques**.** Celles-ci nous semblent naître de l'ambiguïté de son statut : espace privé par ce qui s'y fait, espace public par son inscription, le parking est aussi un lieu de passage où, à priori, on ne s'y arrête pas, mais qui est néanmoins très fréquenté et partagé par tous.

1. Parent pauvre des études d'urbanisme, figure d'importance dans l'espace du logement

1.1 Le parking, un non-espace, un non-lieu

1.1.1 Un sas temporaire moins pensé en termes d'espace que de temps contraint entre deux objectifs ou deux espaces

Le parking, d'une manière générale, est un impensé de l'urbanisme et de l'architecture (Rennes, Orfeuil, 1997 ; Frenais, 2001), alors même qu'il participe pleinement au quotidien des gens ; les habitants, selon les enquêtes d'opinion, sont désireux de pouvoir disposer d'un endroit pour stationner leurs voitures. En dehors de quelques rares projets, pour la plupart utopiques et restés dans les cartons, la place dévolue à la voiture dans l'espace résidentiel est très souvent vécue par les acteurs de l'urbain sur le mode de la contrainte. Le parking est généralement perçu par les acteurs de l'aménagement comme une donnée abstraite, quantifiable, et rarement, ainsi que nous allons tenter de le démontrer, comme un espace à part entière, digne d'attention pour les incidences qu'il peut avoir sur son proche environnement.

Il pâtit évidemment de l'image négative de l'objet qu'il est supposé accueillir : la voiture a mauvaise presse. L'objet, omniprésent dans la ville et la vie des urbains qu'elle contribue à structurer, est nié. On refuse, comme le rappelle Jacques Frenais (2001), coordinateur de l'appel d'offre lancé sur le stationnement, de penser l'urbain avec la voiture. Ce qui n'est pas sans donner lieu à cette contradiction : « *Tout le monde approuve le principe de l'éviction de*

la voiture, sans pour autant le mettre en œuvre non plus. » (Frenais, 2001, p. 9). L'urbanisme d'aujourd'hui, outre les préoccupations écologiques soucieuses de mettre la voiture à sa juste place, se prononce de fait contre la ville des Trente glorieuses (Gourdon, 2001). Les urbanistes n'ont de cesse, à l'heure actuelle, de vouloir renverser les termes de la phrase de Georges Pompidou : ce n'est plus la ville, comme le disait le Président, qui doit s'adapter à la voiture, mais la voiture à la ville.

Mais si la voiture cherche sa légitimité, le stationnement plus encore. Ce dernier, comme l'ont mis en avant Garance Rennes et Jean-Pierre Orfeuil (1997) « *est le parent pauvre de la connaissance statistique* », alors même qu'il est une donnée principale de la ville et ce d'autant plus que la voiture s'avère le plus souvent immobile que mobile : « *La voiture circule en moyenne soixante-huit minutes par jour …et stationne donc vingt-trois heures par jour !* » (p.21). Cette méconnaissance statistique, par-delà le fait que le stationnement se règle au niveau local, peut être imputée à des raisons pratiques : « *Les enquêtes de mobilité que ce soit les enquêtes de transports ou les enquêtes-ménages du CERTU focalisent l'attention sur le déplacement, et le stationnement apparaît en creux seulement, entre deux déplacements, ce qui ne va pas sans soulever d'importantes difficultés dans le traitement de l'information*. » (Rennes, Orfeuil, 1997 p. 21).

Le stationnement, mal mesuré et mal identifié, l'est également parce que l'utilité de la voiture n'apparaît plus lorsque celle-ci est arrêtée (Belli-Riz, 2001 a). Ingénieurs et acteurs publics, en somme, s'intéressent moins à l'objet lui-même qu'à sa fonction première : la circulation. « *Circuler*, ainsi que l'analyse Belli-Riz, *serait un acte social et productif, alors que stationner se confond volontiers avec immobilisme et utilisation abusive de la voie publique.* » (p. 30). La circulation relève en tant que tel de l'intérêt général, et donc du domaine public, ce qui n'est pas le cas de l'aire où stationne la voiture, d'autant plus improductive qu'elle relève de l'intérêt d'un particulier. Les modernes, qui accordaient tant d'importance au mouvement, n'avaient pas eux-mêmes une meilleure disposition que nos contemporains à l'égard du lieu dévolu au stationnement de la voiture. Dans la ville telle que conceptualisée par les CIAM (Congrès internationaux d'architecture moderne), promouvant la séparation des fonctions « réduites » à quatre types d'activités dissociées – l'habitat, le travail, la circulation et les loisirs –, la circulation est une fonction à part entière déconnectée des autres. Elle tend, comme le rapporte Belli-Riz, à devenir une fin en soi. De telle sorte que les techniciens ont omis de s'intéresser à son objectif : l'arrivée à destination. Quand elle s'arrête, l'auto perd ses

vertus de mobilité et de vitesse, pour ne plus être qu'un objet encombrant. Et Belli-Riz de s'étonner du faible nombre de places de stationnement prévues dans les unités d'habitation de Le Corbusier : par exemple, pour celle de Rezé-lès-Nantes, l'on compte 37 places de stationnement pour 294 logements.

La voiture, utile à l'état mobile, niée ou gênante lorsqu'elle est immobile, occupe un espace qui, dans l'esprit des aménageurs, architectes et ingénieurs, semble n'avoir pas d'existence en soi. Le parking se définit – comme peut-être d'autres espaces dévolus au mouvement, l'ascenseur dans l'habitat, le métro ou le bus dans la ville – par rapport à ces deux points que constituent les lieux de départ et d'arrivée (Joseph, 1996). L'usage de la voiture et du parking semble moins perçu comme engageant des espaces réels (celui du véhicule et ceux de ses emplacements) que comme celui d'un temps quantifiable (le temps de l'usage) lié aux déplacements. Car ce qui prime, c'est moins ce qu'on y fait que ce vers quoi la voiture ou le parking mènent et à quoi ils servent : les lieux ou motifs donc d'une destination, le logement, le travail, points de destination d'une automobile qui, comme le parking, se pense chez les urbanistes plutôt en termes de temps donc, de temps qui de plus est contraint, que d'espace. Cette approche, dominante, a trouvé son illustration dans le débat sur la prise en compte ou non du temps de transport dans la rémunération du salarié. Tournant le dos au domicile, la séquence transport s'inscrit d'une manière générale comme un fragment du temps obligé que constitue toujours le travail (Joseph, 1996). Les déplacements ont surtout été analysés par les acteurs de l'urbain dans la seule logique du flux rapide exigé par le déplacement pendulaire, pourtant de moins en moins absolu dans cette société « post-fordienne » du moindre emploi et qui voit le travail à domicileet les loisirs se développer. Le seul espace qui vaille, que celui-ci soit quartier ou logement, c'est le chez soi. Le transport est appréhendé comme un temps en quelque sorte « vide », en tout cas distinct du temps plein qu'on trouve à l'un ou l'autre de ses bords, le travail et le domicile. L'espace défini par ce qu'il n'est pas – les espaces entre lesquels il ne fait figure que de lieu de passage – ressort dans l'acceptation de nombreux auteurs (Augé, 1992) comme un non-lieu, c'est-à-dire comme un lieu sans identité totalement désancré du lieu où il s'inscrit, et donc soliloque. Le parking, à défaut d'exister par lui-même, fait figure, pour quantités d'auteurs (Purini, 1993 ; Pizeztti 1993), de symbole : il renvoie à l'anti-ville, au manque criant d'urbanité. L'espace à priori non-productible serait le rebus d'une ville aujourd'hui modelée par les motifs de l'accessibilité et de la consommation. L'espace ainsi déconsidéré ne l'a pas toujours été.

1.1.2 Un espace progressivement dissocié du logement

L'histoire rappelle que l'automobile dans les premiers temps où elle était encore l'apanage d'un petit nombre, a fait l'objet des mêmes soins que les chevaux qui l'ont précédée, pour ceux, tout au moins, qui avaient les moyens de se payer et le véhicule et l'endroit pour le garer (Belli-Riz, 2001 b). Signe distinctif de la modernité qui produisait des résidences de luxe que le tout nouveau véhicule contribuait à classer, elle trouva très vite à s'abriter au sein de garages-hôtels. Objet rare et coûteux, l'automobile a ainsi, au tout début de son expansion, pris place chez les garagistes, principaux acteurs avec les compagnies de taximètres de cette production immobilière. Ces derniers dispensaient un ensemble de services – remisage, vente, entretien, réparation. Les architectes aussi commencent à s'intéresser alors à ce programme immobilier, privilège d'une clientèle aisée, porteur d'un idéal de modernité, signe de progrès technique. Les revues d'architectures, dans les années 10-20-30, accordent alors la même importance, à la présentation du garage en sous-sol, à la façade et aux locaux techniques (Picard, Delacourt, 2001). Le garage y est présenté dans ses innovations de forme, les rapports qu'il entretient avec la parcelle, la cour, le jardin. Le nombre de places alors est limité, les dispositions pas toujours pratiques, mais le parking peut participer à l'ordonnancement de la façade. Dans les années 50, certaines villes ont pu contribuer à l'édification de parkings publics, installés, à une époque où l'on magnifie la technique, le progrès et les réseaux, dans des endroits accessibles et donc stratégiques, que sont les centres des villes. Souvent inscrits à l'emplacement de marchés couverts qu'ils ont pu intégrer en leur sein, les parkings, équipements publics érigés dans le style moderniste, y font figure de monuments (Belli-Riz, 2001 ; Vayssière, 1988). Certains de ces parkings sont aujourd'hui inscrits à l'inventaire des Monuments historiques.

Après 1945, la rentabilité soudainement amoindrie en raison de la généralisation de la voiture et de sa démocratisation, mit un terme à ce coûteux produit immobilier. Les conducteurs plus nombreux sont moins enclins à mettre le prix pour son stockage. L'offre privée tend à s'éloigner d'une demande qui ne cesse de s'accroître. La voiture, désormais plus résistante, peut en outre coucher dehors, la législation permettant également aux véhicules de stationner la nuit sans mettre les phares, ce qui était obligatoire auparavant. Arlette Picard et Laurent Delacourt (2001) ont montré comment, de produit de luxe, le parking a fait progressivement

l'objet d'une véritable désaffectation. Alors que la voiture se démocratise et l'industrie automobile est inscrite comme une priorité nationale, le parking tend de plus en plus à devenir un produit appauvri, voire inquiétant. L'édiction des premières normes d'incendies (1936) pour la protection des bâtiments s'accompagne de l'interdiction de communication directe entre le garage et le reste de l'immeuble d'habitation, et la réalisation d'un sas entre le sous-sol et le reste de l'immeuble est rendue obligatoire en 1955. La mise en place de la législation sur la protection des immeubles d'habitation contre l'incendie enferme le stationnement dans un espace enfoui sous terre, sans lumière, et déconnecté de l'immeuble. Si recherche sur le plan spatial il y a de temps à autres, celle-ci se limite à un soin porté sur la lumière, à l'emploi de matériaux de qualités. L'automobile elle-même a perdu de son prestige pour devenir, tant chez les architectes que les urbanistes, le signe le plus criant de l'individualisme. Le parking, hier monumentalisé, se veut dissimulé à la vue, plongé le plus possible dans les tréfonds d'un souterrain ou caché derrière la haie d'un jardin. A partir des années 50, la présentation du garage disparaît des pages des revues d'architecture qui se contentent désormais, dans la description d'immeubles d'habitation, de citer le nombre de places de stationnement disponibles.

Le privé s'investissant moins dans les affaires propres au parcage de l'auto, le secteur public dut s'en charger, ce qu'il fit et continue de faire, en tentant dans la mesure du possible de la sortir le plus possible du domaine public. La loi cherche notamment à responsabiliser le constructeur de l'ensemble immobilier, tenu, condition *sine qua non* pour l'obtention du permis de construire, d'intégrer dans son bâtiment les places de stationnement nécessaires à la vie de ses futurs occupants (article 12 du POS). Le parking, depuis lors, objet de normes et de réglementations, n'est plus considéré que comme une obligation coûteuse et contraignante par les maîtres d'ouvrages et les architectes. Sa réalisation exige, lorsque celui-ci est enfoui en sous-sol, des performances techniques, ce qui n'est pas sans incidence sur la densité des programmes immobiliers et la forme du bâtiment. Les concepteurs lui préfèrent d'autres espaces, jugés plus nobles. A une époque où il faut avant tout loger les hommes, architectes et maîtres d'ouvrages se préoccupent avant tout du logement. Le stationnement dans le grand ensemble a été ainsi doublement répudié. Interdit le long des voies de transit parce que considéré comme une entrave à la circulation, il a été le plus souvent évincé de l'espace limitrophe du logement pour trouver place aux marges de la zone d'habitation. Dans l'immeuble d'habitation collectif d'aujourd'hui, le garage est relégué, avec l'armoire électrique ou le local poubelle, au statut « d'espace technique » (Picard, Delacourt, 2001).

L'espace qui retient toute l'attention est de nature plus collective : les halls, les paliers et les jardins auxquels les maîtres d'ouvrages publics comme privés et les architectes accordent, aujourd'hui, le plus grand soin.

1.2 Le parking dans le grand ensemble : un espace dévolu au bien privé de l'individu ; un obstacle à la réhabilitation d'un espace public que l'on s'efforce de rendre à tous

1.2.1 L'espace libre et ouvert des Trente glorieuses, un espace que le piéton s'est moins approprié que la voiture

1.2.1.1 Un espace indéterminé et brouillé par un stationnement anarchique

Dans le grand ensemble, les parkings inscrits en marge de l'espace d'habitation ou en sous-sol souffrent aujourd'hui d'un autre type de désaffectation : celle de leurs usagers souhaitant garer leur véhicule dans l'espace limitrophe à leur logement, là justement où l'on s'était et se force encore de l'éloigner. La voiture est un objet privé dont l'individu se préoccupe d'autant plus qu'elle est la principale cible des infractions recensées sur la voie publique. Elle se veut à portée de regard et de fenêtre, de manière à pouvoir être surveillée par son propriétaire. Mais ce bien privé s'accapare de manière anarchique, faute de places suffisantes, un espace public que les acteurs de la réhabilitation s'efforcent de rendre public, c'est-à-dire accessible à tous.

L'espace vert, ouvert et fluide, des Trente glorieuses, souvent présenté par les architectes, les sociologues et les urbanistes (Voisin, 2001 ; Gourdon, 2001 ; Panerai, 2001) comme un vaste vide, est aujourd'hui accusé en raison de sa démesure et de son absence de limite de propriété d'être hostile à l'appropriation. Car ce qui est très souvent dit de la voiture, réduisant l'homme – l'œil orienté vers le rétroviseur, portant pression légère sur l'accélérateur – à un investissement corporel minimal, peut s'appliquer à l'ensemble résidentiel : l'espace de la proximité moderne, peu piétiné par l'homme, privilégie moins sa présence que son déplacement (Sennett, 1992, 1995). « *Le corps moderne en déplacement,* déplore Sennett, *est*

un corps que les modernes voulaient pacifier dans un environnement, dorénavant moins résistant. » (1995). L'espace moderne, pensé, dans la ville des Trente glorieuses, à l'aune des principes de la mobilité et de l'autonomie d'un individu passant donc de la cellule logement à la cellule voiture, érode en conséquence le sentiment d'appartenir au lieu. En préférant à la sinuosité des vieilles villes la ligne, tracé le plus court entre la cellule-travail et le logement, l'espace moderne n'est, dans les faits, pensé que pour sa facilité à en sortir et à le quitter (Sennett, 1992).

Nombre d'auteurs donnent pour preuve de l'impossible appropriation des espaces extérieurs dans le grand ensemble leur abandon par l'habitant motorisé. Les espaces extérieurs sont très souvent comparés à de vastes parkings. Le sociologue Jean-Paul Flamand (1989) écrit par exemple : « *Le traitement des parties communes est ramené à la stricte fonctionnalité des circulations horizontales et verticales, les espaces extérieurs, eux, sont abandonnés aux voitures ou à des « terrains de jeux pour enfants, sans imagination, ni aménagement propre : pas de lieux de rencontre, de convivialité, trop peu de crèches, de garderies d'enfants.* » (p. 302). Du côté des écrivains, François Bon (1996) esquisse le même tableau des paysages de banlieue HLM: « *A y penser,* écrit-il, *on entre plus fréquemment dans un parking que dans une église ou une cathédrale. En volume, les parkings incluent dans la ville d'aujourd'hui bien plus que n'a jamais prétendu la disproportion architecturale des cultes. Ils sont vides pareillement.* »

L'urbanisme moderne, en effet, tel que théorisé par Le Corbusier, dans son obsession à renier la ville ancienne, accorde peu de crédit aux anciens lieux de rencontre, la place, le café ou la rue, pôles structurant d'une ville ancienne, supposés aujourd'hui favoriser les différences. Les places traditionnelles, rejetées, « *restent le reflet*, selon Bruno Vayssière (1988) *d'une complexité urbaine venue par-delà des façades qui ne jouent plus que le rôle de rideaux de cache-misère. La place ordonne une ville en désordre* ».

Les préceptes d'hier, de fait, ne sont plus ceux d'aujourd'hui. L'espace, dans les écrits des années 50-70, signifié tour à tour par le qualificatif de vert, de collectif, ou d'extérieur, mais jamais celui de public aujourd'hui communément employé en référence à l'existence d'un privé qu'à l'époque justement on voulait réprimer. L'espace, porté à l'époque des modernes par des principes d'accessibilité, propice, estimait-on alors, au rassemblement, participe d'un idéal démocratique qui, en rejetant la propriété privée, abolit barrières et parcellaires,

proscrivant toute marque d'appropriation au profit de son usage pour les seules fins du collectif (Barbey, 1993). Cette conception est aujourd'hui condamnée. L'indétermination du statut des espaces inquiète le passant. L'abondance d'espaces libres, en quelque sorte, nuit à la tranquillité de l'homme. Jane Jacob (1961) s'en faisait déjà l'écho en regrettant l'absence, dans les ensembles sociaux d'habitation, des pôles d'animation qui insufflaient la vie aux villes anciennes. « *Des espaces libres pourquoi ? Pour des agressions, des vides lugubres entre les bâtiments* ? » (p. 60). De nombreux auteurs imputent, aujourd'hui, le sentiment d'insécurité qui affecte tout particulièrement les quartiers, à l'informe et trop abondant espace vert qui sert de nappe aux bâtiments HLM. De certaines études (Coleman, 1985 ; Newman, 1972), on retient que l'individu se sentirait plus en sécurité dans des lieux bondés comme les marchés – pourtant fréquentés par les pickpockets et pour cette raison peu sûrs – que dans des espaces trop grands et sans animation. Les quartiers font donc l'objet d'un vaste mouvement d'enclosure. L'instauration de limites est pensée, aujourd'hui, comme un préalable à l'investissement de tout espace. « *La limite*, ainsi que le résume François Ost (2003), *est une différence impliquée. En ne retenant que la différence et en occultant l'implication, les modernes nous ont conduit dans la voie de l'illimitation et de l'irresponsabilité*. » (p. 12). La limite, comme le dit entre autres, Michel de Certeau (1980) de la frontière, a la double fonction de séparer et d'unir.

1.2.1.2 … en lequel on s'efforce d'inscrire des limites ou points de repère et d'identification

Aussi la tendance est-elle aujourd'hui de rétrocéder à la ville des espaces d'usage dit public telle que la voirie, propriété de l'organisme HLM, pour un meilleur partage des responsabilités. L'espace ouvert est fractionné, parcellisé, découpé en entités clairement définies et autonomes, de manière à y aménager des espaces communs qui, pour être reconnus comme tels, nécessitent l'instauration de limites. L'arcade, proscrite par les modernes, fait son apparition, et dans son sillage tous ces gadgets architecturaux ou paysagers que sont les portiques, passerelles survolant le sol, supports d'enseignes, de fleurs ou d'éclairage, censés orienter et canaliser les cheminements et rappeler les affectations et fonctions allouées aux différentes portions de l'espace : le square pour les tous petits se distingue du parc ou de l'aire

de jeux pour ados, telle résidence ne se confond plus avec telle autre. Car l'espace indéterminé serait propice aux conflits d'usage.

Des équipements implantés depuis les premiers temps de la réhabilitation, on escompte qu'ils instillent des limites afin de créer de la territorialité et ce faisant un espace commun. L'appropriation d'un lieu ou d'un espace peut être sociologiquement définie, par la possibilité qu'il offre de l'adapter à soi. Elle tendrait à être facilitée sur le plan architectural et urbain par la création de points de repère : Le commerce, l'équipement, la rue, sont autant d'éléments architecturaux et urbains censés reconfigurer le vide d'un espace en un lieu peuplé, ordinaire, familier, reconnaissable par ceux qui l'habitent. (Clavel, 2002). On tente d'appliquer à la ville moderne, ce qui structurait la ville ancienne. L'équipement joue en quelque sorte le rôle de seuil conféré par Mayol (1980) aux commerces dans la ville historique. Ces derniers tendraient de par leur fréquentation régulière, le fait également que les visages croisés y sont familiers et que l'on se sent reconnu, à délimiter, et ce faisant, à matérialiser les frontières et donc l'existence d'un quartier. Selon Mayol, le quartier, moyen terme entre un espace très privé qu'est le logement et très public qu'est la ville plus anonyme, peut être vu d'une certaine manière comme le prolongement de l'habitacle sans pour autant totalement lui ressembler : l'espace, aux alentours du logement, est public. Le fractionnement du grand ensemble en unités résidentielles différenciées cherche à faire de même, en instaurant les frontières d'un domaine encore plus privé mais commun à un ensemble d'habitants : la résidence.

De l'espace public, on extrait un seuil aux fins de matérialiser une limite entre le domaine public et le logement. Car si le seul vide qui vaille, résume l'architecte Henri Gaudin, c'est l'espace de transition, la barre HLM en serait, elle, dépourvue. La trop grande rupture qu'elle introduit entre le logement et l'espace public contribuerait à sa difficile appropriation. L'absence d'espace intermédiaire entre le logement et l'espace extérieur est de fait systématiquement dénoncée dans les écrits d'architectes, maîtres d'ouvrages et chercheurs. Selon ces derniers, il permettrait le passage progressif de la sphère très intime qu'est le logement à celle très public de l'espace extérieur. Des sociologues, on sait aujourd'hui que les barrières et tampons sont indispensables à la préservation de l'intimité, laquelle constitue un préalable à toute coexistence avec l'autre. Si dans l'espace public ouvert à tous, l'individu analysé par Goffman (1973) met en œuvre tout un ensemble de rites interpersonnels – signes de reconnaissance, salutations … – qui sont autant de règles de politesse manifestant la prise en compte de l'existence de l'autre et, dans un même élan, sa volonté du maintien à distance,

le seuil offre, à niveau de résidence, un moyen de casser la trop grande perméabilité de l'architecture avec son environnement, source de cette autre violence née de l'affrontement brut avec l'extérieur. L'hospitalité que l'on peut offrir au niveau du seuil nécessite l'existence d'un lieu où l'on rencontre, où l'on peut accepter l'inconnu.

Le seuil, en s'offrant comme filtre, susceptible de protéger l'intimité de l'individu ou de sa famille, permet donc également un mouvement contraire, en direction de l'autre. En outre, les habitants réprouvent leur identification à l'architecture moderne et par trop homogène du grand ensemble. On sait depuis Dezès, Raymond et Haumont (1980) que l'habitant a également besoin de lieux où imprimer son identité. Leurs travaux menés dans les années 60 sur l'habitat pavillonnaire ont montré la part essentielle prise par la présentation de soi dans l'appropriation d'un territoire résidentiel : sa part symbolique. La fonction identitaire se traduit par un soin particulier porté aux espaces d'accès.

1.2.2 En place du seuil , un lieu de « deuil », le parking associé aux conflits

1.2.2.1 Des seuils, halls et parkings, accaparés de manière abusive

Mais si le seul vide qui vaille est l'espace de transition, celui-ci fait d'autant plus défaut dans le grand ensemble que l'espace limitrophe à la barre d'habitation, aujourd'hui destiné à être réhabilité en seuil, est converti par ses usagers en parterre à autos. Les projecteurs de l'actualité rappellent en outre que la crispation des conflits qui auraient lieu dans les banlieues, s'observe justement en terre et place des seuils que sont donc les halls d'entrée, les pieds d'immeubles, mais aussi les parkings, sorte de second hall d'entrée pour l'habitant aujourd'hui motorisé. L'appropriation inopportune de ces seuils tendrait à n'en faire plus que des lieux de deuil, selon l'expression de Abdelhafid Hammouche (2001). Pour ce dernier, « *c'est d'une manière tout l'investissement du quartier, qui se trouve mis à l'épreuve* » (p. 115). Carmen Bernand, faisant en 1997 pour le Plan Construction l'état des lieux des recherches sur les grands ensembles, l'exprime ainsi : « *Les cages d'escalier, les ascenseurs, les parkings et les caves forment un monde peuplé de menaces. L'ancienne ségrégation par étage réapparaît dans les cités : plus on est loin du sol et du sous-sol, plus on se sent à l'abri*

des bruits de l'extérieur. La dégradation des bas d'immeubles est un trait constant dans les enquêtes. » (p. 36).

Le parking, non étudié en tant que tel, est dans la littérature sociologique, architecturale urbanistique ou journalistique très souvent associé aux insécurités. L'indétermination des espaces, propice aux conflits d'usage, l'est aussi aux activités illicites, aux trafics. Pour le démontrer, Frédéric Winter (2000) donne l'exemple des parkings, ces « *espaces banalisés et ouverts sans que leur caractère privatif soit affirmé* ». La présence des voitures complexifie la lecture des espaces où elles stationnent. Le parking où les jeunes dans une cité de Strasbourg tendent à se replier le nouvel an, le jour des incendies de voitures, amenant toute la cité dans un jeu de course-poursuite avec la police, est considéré par Viviane Claude « *comme un morceau de ville à l'abri des lois et des règlements du contrôle social* » (2001, p. 73). Du statut de non-lieu dans la ville, le parking endosse finalement celui de zone de non-droit statut que l'on confère parfois au grand ensemble tout entier. Tant et si bien que le parking constitue, selon Barthélemy, Reynal et Rigaud (1998), un enjeu d'importance dans la mesure où il serait l'une des expressions les plus visibles du sentiment d'insécurité affectant tout particulièrement les quartiers ; l'offre en matière de stationnement ne permettrait pas d'assurer la sécurité des véhicules. Les parkings délaissés pour raison d'insécurité fournissent un terrain d'élection pour le trafic et le regroupement des bandes. Le stationnement anarchique qui résulte d'un nombre insuffisant de places, enfin, perturbe le bon fonctionnement des services publics (entretien des espaces extérieurs, accès pompiers) et renvoie par ce faire au désordre. Le désordre, dans l'acception qu'en donne Skogan (1992), auteur s'interrogeant sur la part due à la délinquance et aux incivilités dans le développement du sentiment d'insécurité, est à la fois social (les bandes, le harcèlement, la violence dans la rue, le trafic de drogue) et physique (le vandalisme, la vacance des bâtiments, l'accumulation des déchets).

L'espace de représentation, en bref, loin d'être un support d'appropriation, est le lieu de la stigmatisation. Le parking renvoie au désordre, tout au moins dans l'acceptation d'auteurs qui, à défaut de l'étudier, se réfèrent à cet espace pour signifier l'anomie tant physique que sociale des grands ensembles.

1.2.2.2 Dans des quartiers stigmatisés et sous le sceau du conflit

Le grand ensemble pâtit, selon d'autres auteurs, avant tout de ce que Bourdieu (1994) appelle « *l'effet de lieu* ». Le grand ensemble moderne avant d'être une forme architecturale aujourd'hui réfutée, est tout d'abord un lieu situé. Comme tout lieu, il se définit par sa position relative à d'autres lieux. Les lieux, en somme, tirent leur situation d'autres lieux qui, dans le cas du grand ensemble, rappellent à ceux qui l'habitent la distance qui les sépare des quartiers plus centraux et valorisés, en bref, leur exclusion. L'effet de lieu ou l'effet quartier s'assortit, pour reprendre le terme de Bordreuil (1997), d'un « *effet bocal* ». L'habitant résidant en HLM fait siennes les représentations collectives qui pèsent sur son adresse. Il serait victime de l'image que les autres lieux, les médias et la société renvoient de lui (Bordreuil, 1997 ; Champagne, 1991 ; Paugham, 1991). L'exclusion, en outre, serait partagée : le lieu mal situé ne semble accessible qu'à ceux qui l'habitent. Aux inégalités sociales que concentrent les quartiers (chômeurs sur-représentés par rapport à la moyenne des villes-centres, regroupant les catégories les plus vulnérables par rapport à la précarité de l'emploi, jeunes, ouvriers, immigrés), s'ajoute « *le discrédit d'une proximité qui discrédite* » (Bordreuil, 1997). L'effet quartier serait, au fond, moins d'habiter dans une architecture homogène logeant tout le monde à la même enseigne, que de vivre avec ces gens-là (Dubet, 1997). A ce titre, les habitants n'auraient d'autre choix que de reprendre à leur compte le stigmate « habiter de tels quartiers » ou de le combattre par le déni (le refus de l'image du quartier) ou le défi (la fierté d'y résider). La stratégie de la défausse est connue ; elle conduit à rejeter, de manière à ne pas lui être associé, la cité (sa délinquance, sa saleté, le bruit, l'anomie), mais aussi le voisin qui vit dedans. Ce dernier renvoie l'image de sa propre « défaillance » et il est réprouvé dans ses gestes et comportements.

On sait depuis Chamboredon et Lemaire (1970) que la concentration en un même lieu de gens de catégories et de trajectoires hétérogènes n'exclut pas la distance sociale. Si les classes moyennes des premiers temps de la construction des grands ensembles sont parvenues, pour une bonne part, à sortir du parc HLM, la cité aujourd'hui, cul-de-sac, réunit une somme d'exclus qui, à la différence des quartiers ouvriers d'antan, ne sont plus portés par la conscience d'appartenir à un même groupe. Le conflit qui, hier, était porté par la lutte des classes, permettant de réunir les ouvriers en une communauté homogène et contestataire, se

porte aujourd'hui à l'intérieur du quartier. Les rapports sociaux s'instruisent, selon Althabe (1980), sur le mode du procès, à l'aune d'un jugement moral, permettant de se positionner. Le voisin, miroir de sa propre défaillance, est rejeté. Sur un plan spatial, cela peut se traduire par le désinvestissement et la fuite de l'espace public, la condamnation de son accaparement par certains groupes l'occupant plus que ne l'édicte la règle de bienséance – les immigrés de coutume plus souvent dehors, les jeunes désœuvrés et provocants –avec comme conséquence, pour nombre d'habitants, le repli chez soi. La valorisation de l'appartement serait à lire à la lumière d'un extérieur que l'on réprouve (Lefeuvre, 1993).

En bref, le besoin de redorer une identité associée au lieu passe par le reniement du collectif. D'autant que loin d'adhérer à une identité collective originale et contestataire, la population des banlieues HLM serait acquise, selon de nombreux auteurs, aux valeurs de la société de consommation. Dans une société de masse qui, selon Alain Touraine (1969), a vu disparaître les fondements culturels anciens des classes sociales, les habitants des grands ensembles – définis par Agnès Villechaise (1999) comme des classes moyennes paupérisées, par François Dubet (1997) comme des classes moyennes prolétarisées – aspirent, ainsi reclus dans un environnement dévalorisé, à participer à la société de consommation tout en manquant de moyens financiers pour y accéder. Ce qui pourrait aujourd'hui unir, désunit donc. La frustration de ne pouvoir accéder aux mêmes biens désirés ôte toute possibilité d'identité collective. Les habitants des banlieues forment un groupe hétérogène et pour lesquels, donc, les conditions d'appropriation d'un lieu dont ils souhaitent avant tout se démarquer, semblent pour le moins difficiles à instiller. Et à défaut de se préoccuper de leur environnant – que celui-ci soit voisin ou espace public –, les habitants se soucient avant tout de leur voiture qu'ils souhaitent garer au plus près de chez eux. Mais le parking, au même titre que la voiture, ne fait-il pas avant tout l'objet de représentations ? Car l'accaparement de l'espace au pied du domicile par la voiture ne tend-il pas à témoigner d'une forme d'appropriation supposée illégitime, peut-être parce que le parking et le véhicule sont niés ?

2. Un espace pourtant riche de ce qu'il n'est pas

2.1 La voiture, en lieu et place de l'individu

2.1.1 Un objet privé et avant tout fortement individualisé

Le parking, appréhendé comme un vide, en cela qu'il serait dépourvu de qualités intrinsèques, est toutefois riche de par son contenu. Il nous semble en effet difficile à dissocier de son attribut voiture. Car si le parking, selon Frédéric Winter (2000), n'a pas de caractère privatif affirmé, le bien qu'il recèle, à l'inverse, en possède véritablement. L'espace supposé indifférencié et indéterminé ne le serait en l'occurrence pas par l'habitant, si l'on en croit la tendance qu'a l'automobiliste à s'approprier l'espace au voisinage de sa voiture – la rue lorsqu'il circule, la place où il stationne (Dupuy, 1995). L'automobiliste, comme le montre une enquête menée par le CETUR[1] à Saint-Etienne, tend à considérer comme sienne la place de stationnement qu'il occupe ou convoite, ainsi que la sortie de son garage. L'espace que l'individu s'approprie ne supporte pas la présence d'autrui (CETUR ; Dupuy, 1995).

La voiture est un objet doté d'une forte valeur symbolique. Emblématique de notre place dans la société, selon Maryse Estirle-Hédibel (1996), elle serait d'autant plus prisée par les jeunes des quartiers, mais aussi par leurs parents, selon Agnès Villechaise (1999), qu'ils occupent des emplois précaires, sont touchés par l'échec scolaire ou le chômage. Mais cette symbolique, est-elle toujours valable à l'heure de la banalisation de la voiture ? La voiture n'est-elle pas un moyen de locomotion acquis par un très grand nombre de personnes ? Et puis, comme le rappelle Jean-Pierre Orfeuil (2001), dans un monde où l'individu serait moins valorisé pour ce qu'il a que pour ce qu'il est, la voiture tend, à condition que l'offre de ses modèles soit diversifiée, moins à signifier la réussite sociale que la particularité des individus. Mais comme l'écrit Gabriel Dupuy (1995) : « *Le système automobile a ses propres logiques.*

[1] Attitudes et comportements face aux règles, aux situations locales dans le stationnement.Apports récents. Journée du 11 octobre 1990.

Il ne saurait s'accommoder de l'infinie variété des désirs de chacun. » (p. 117). La voiture, pour répondre aux impératifs économiques de l'industrie, est une production de masse standardisée, comme l'est du reste le logement HLM. Mais, à la différence de ce dernier, la voiture, qui se décline en une infinité de modèles, est surtout matière à un fort investissement. L'individu tend à la vivre à la fois comme une extension de lui-même et de sa maison. Dans les quartiers étudiés, le véhicule a peut-être une autre spécificité : elle est l'une des rares propriétés possédées en des lieux où l'on est simplement locataire.

2.1.2 Une marque de propriété à la fois matérielle et symbolique, un support d'identification de l'individu à la barre HLM ou plutôt au logement

Aussi, si la voiture contribue par sa présence à privatiser l'espace où elle s'inscrit, ne tend-elle pas également à introduire, dans un espace par trop public, une limite de propriété que les modernes voulaient proscrire et que les acteurs de la réhabilitation ne savent comment rétablir si ce n'est aux moyens d'artefacts architecturaux – aire arborée, portion de pelouse ou barrière – au pouvoir faiblement identifiant ? Cette limite ne permet-elle pas en retour de définir un espace ? Un espace véritablement privatisé par la présence du véhicule qui témoigne d'une extension de la personne en son sein mais néanmoins public, puisque l'espace occupé est commun, occupé par la voiture de tous les résidents ? La voiture ne parvient-elle pas à matérialiser un seuil apte à contenir un support d'identification parce qu'elle constitue moins une extension de la barre HLM que de l'individu et de son logement ? Ne permet-elle pas d'indexer un peu d'identité, celle de l'individu qui réprouve son identification à la barre HLM et surtout au groupe social l'abritant, dans l'espace où elle stationne ? Prothèse de l'individu mais aussi du logement, la voiture qui permettrait de dissocier l'identité de l'individu de l'architecture et du groupe social par trop homogène, ne peut-elle pas en retour participer à l'appropriation de ce même ensemble résidentiel qu'elle contribue par sa présence à individualiser ? La voiture, en définitif, qui permettait de classer l'habitant lors de son apparition dans les premiers temps du modernisme, a-t-elle totalement perdu de son pouvoir de signe de distinction en des quartiers HLM ? Car ce dont pâtissent les habitants, c'est avant tout d'être moins identifiés comme des individus que comme appartenant à un groupe, dans la mesure où ce qu'elle tend à montrer est moins un statut social que l'existence d'individus.

Cette appropriation d'une portion d'espace public par la voiture, jugée légitime par l'individu, ne l'est pas pour les acteurs publics travaillant pour le bien d'autrui. L'espace supposé être commun ne peut accepter la marque de l'individu. C'est la raison pour laquelle les acteurs de la réhabilitation, lorsqu'ils ne tentent pas de revaloriser l'espace public, s'efforcent de travailler dans l'épaisseur du logement : balcons, loggias, agrandissement des appuis de fenêtres sont conçus comme autant d'espaces de liberté accordés à l'habitant pour y inscrire ses marques d'identité.

Mais la marque d'identité que la voiture introduit dans l'espace public n'est-elle pas avant tout symbolique ? Par l'intermédiaire de l'objet qui le représente, n'est-ce pas l'individu lui-même qui s'incruste dans l'espace public ? Et puis, l'objet n'est-il pas tout à la fois particulier à celui qui le possède et commun à tous ? La voiture possédée par le plus grand nombre ne peut-elle trouver place, au même titre que les pots de fleurs, les barrières ou l'espace vert, dans l'espace commun qu'est censé être le seuil, ne supportant du privé que ce qu'en autorise la norme ? La voiture est en outre un bien apte à signifier une limite qui, pour exister, nécessite, selon Philippe Bonnin (2000), d'être matérialisée. Le seuil, pour Bonnin, s'inscrit au nombre des rites de passages analysés par Van Gennep (1909) en cela qu'il marque le passage d'un état ou d'un lieu à un autre état ou lieu. Mais son franchissement ne peut être réduit au simple statut de métaphore et de symbole. La limite, en l'occurrence, peut trouver à s'exprimer de mille manières et différer selon les milieux et les lieux. Philippe Bonnin parle des nombreux dispositifs architecturaux qui jalonnent les entrées des maisons japonaises, Françoise Dubost (2000) des arbres d'ornements, décor indispensable de la maison aristocratique française aujourd'hui popularisé, ou de la clôture dans l'espace pavillonnaire, déclinée en autant de dessins et formes qu'il y a de maisonnées et d'habitants. Ces clôtures, que les urbanistes s'efforcent en vain de régenter – la liberté habitante reprenant le dessus – en imposant la nature de celle autorisée, basse et végétalisée, dans le but de contrôler l'esthétique et l'harmonie générale d'un quartier, souffre, en somme, du même discrédit que la voiture. Or nous rappellerons à ce sujet, que le beau, dans les classes populaires, sans pour autant être soumis, comme le disait Bourdieu en 1979, à la seule nécessité, se réfère très souvent à l'utile (Weber, 2001). La fioriture, d'une manière générale, même si la population aspire aux goûts des classes moyennes, est réfutée, car associée à la dépense fortuite.

Pour l'heure, seuls quelques rares projets d'architectes tentent de répondre aux désirs d'habitants désireux de conserver leur auto au plus près de chez eux. L'architecte Michel Petit

Perrin, que nous avons interrogé, égraine à Valenton quelques stationnements en épis le long de la façade arrière d'une barre HLM, là où le véhicule ne peut être vu du tout passant ; il réserve l'espace de devant à un plus noble traitement. Il compte sur des parkings plus éloignés pour accueillir ce que la barre ne peut abriter, c'est-à-dire un nombre encore important de voitures. La voiture ne doit en aucun cas obstruer le devant des barres, à qui l'on tente de décerner le statut d'espace de représentation. La typologie du pavillon, nous l'avons dit, inspire les réhabilitations. De celui-ci, l'on a appris que la bâtisse dispose d'une face cachée et privée (celle donnant sur le jardin arrière, et comme telle faisant fi des normes tant réglementaires que de standing, et où, donc, l'on peut s'exhiber en débraillé), qui se distingue d'une façade montrée, vouée à l'ornementation (Dezès, Raymond, Haumont, 2001). Mais, à la lumière de ce que nous avons dit, la voiture ne doit-elle pas, au contraire, être incluse dans le seuil, puisqu'elle contribue à le définir ? Ne peut-elle pas remplir les fonctions reconnues aux nombreux dispositifs et supports d'identité posés par les habitants au devant de chez eux ? Au-delà de leur valeur de signe renseignant sur l'appartenance d'un lieu et sur l'interdiction ou les conditions d'entrée d'un lieu, ces dispositifs constituent une extension de la personne jusqu'à cette limite, ainsi qu'une interaction avec la personne en son absence. La description que nous donne Florence Weber (2001) de son arrivée dans une maison familiale, située dans un quartier à Dambront qu'elle a l'intention d'étudier, nous invite à le supposer. « *Quand nous arrivions pour quelques jours, ma mère et moi, on nous téléphonait* : *"Je suis passée devant chez vous, j'ai vu les volets ouverts, j'ai vu votre voiture." Les volets, la voiture immédiatement repérés : signes de la visibilité de chaque geste, de la facilité des contrôles des allées et venues, d'une correspondance sans faille entre soi, sa maison, sa voiture. Il serait venue l'idée à personne que nous (elle ou un membre de sa famille) ayons pu prêter l'une ou l'autre.* » (p. 31).

2.2 Une activité exercée au pied du logement

2.2.1 Le parking, un terrain un peu vague, un producteur d'identité

Le parking, pensé comme un lieu dépourvu de qualités intrinsèques, l'est notamment parce qu'on se préoccupe des espaces jugés plus nobles entre lesquels il s'insère : l'espace du logement, l'espace public. Dans le grand ensemble, le parking à proximité de la cellule d'habitation, loin d'être neutre, hérite d'activités affiliées à la sphère domestique. Squatté par les jeunes, les enfants ou les adultes – bricoleurs ou mécaniciens –, il témoigne d'une extension du domicile dans l'espace public. Le parking dans le grand ensemble installe au pied du logement une population assignée à résidence : les uns tentant d'y occuper un temps libre plus important à l'heure du moindre emploi, les autres d'y exercer un travail hier effectué dans l'entreprise, à moins que les uns et les autres n'y fassent les deux à la fois. Le parking présente en quelque sorte les traits de l'interstice propice, c'est connu, à des appropriations informelles. L'interstice, selon Hatzfeld et Ringart (1998), « *est ce qui se tient entre. C'est un entre deux* ». L'espace soustrait au regard est un oublié de la ville et de ses politiques économiques ou urbaines, une zone retranchée tenue à l'écart des formes majeures et grands flux du monde, un espace indéterminé comme l'est donc le parking. Terrains vagues, délaissés, squats, friches, passages retranchés des circulations habituelles, rue vouée à une activité en rupture d'avec les grands flux économiques de la ville, et même, selon Hatzfeld et Ringart, cité enclavée, sont dans l'acception de ces auteurs autant d'interstices dont les formes peuvent varier mais qui ont en commun d'être séparés du reste de la ville. Car si la ville dicte la norme, représente le prédéfini et l'unique, l'interstice, ou « l'espace secondaire » comme le nomment Jean Remy et Liliane Voyé (1981), semble, lui, hors norme. L'espace secondaire, selon Rémy et Voyé suppose, à contrario de l'espace primaire que serait par exemple l'espace déterminé et ordonné qu'est la ville, l'incertitude et l'obscur : ce qui s'y produit lui serait antagonique. Il est à priori le lieu de l'anti-ville, de l'anti-travail, de l'anti-norme. Mais ce qui s'y fait, dans l'acception de Remy, Voyé, et Tarrius (2000) serait de nature plurielle. Les activités effectuées hors des cadres légaux cachent des formes très complexes que le terme univoque de trafic illégal ou clandestin contribue à rendre très opaque. Pour cette raison, celles-ci, selon Péraldi (1996), restent à étudier. Quels que soient

leurs formes ou les termes utilisés – troc, économies solidaires ou de la débrouille, travail au noir, activités informelles ou illicites susceptibles ou non d'alimenter un très vaste marché parallèle étudié par Tarrius – les pays du Nord trouvant matière à commercer des biens, dont l'auto, faisant défaut dans les pays du Sud – n'en représentent pas moins une part négligeable de ce qui fait vivre la banlieue (Tarrius, Péraldi, 1996). Notre objectif est moins de les scruter et de les analyser dans toutes leurs diversités et complexités que d'appréhender leurs incidences tant sociales que spatiales dans l'espace du domicile où elles s'exercent. Car le parking, pensé à l'instar de tous les espaces dévolus au transport comme un espace vide, ne tend-il pas à réconcilier en son sein les activités qui contribuent à faire de la sphère du travail ou du domicile des espaces pleins ? Et si, selon Lautier (2000), le lieu de travail et le domicile demeurent deux repères spatiaux tout autant que temporels d'une ville conçue comme un espace orienté et organisé autour du couple stabilisé habitat-emploi, aujourd'hui menacé avec la montée du chômage, le parking semble pouvoir les réunir en son sein.

A l'heure où l'individu serait de plus en plus tenu de trouver par lui-même les moyens d'assurer sa propre existence, auparavant dispensés par l'Etat-providence (Castel, 1995, Ehrenberg, 1995), ces activités menées hors des cadres légaux, qu'elles donnent ou non matière à rémunération, peuvent en premier lieu se mesurer à l'aune de ce que Hannah Arendt (1961) appelle « l'œuvre ». Car ce qu'on trouve en jeu derrière ces activités, c'est moins le travail que la dignité de soi et des siens dans un monde au sein duquel on se sent ou on est dit exclu. L'œuvre sous-tend que dans l'objet travaillé, l'individu met quelque chose de lui-même, s'exprime par son intermédiaire. Ainsi, le travail licite ou non que l'homme peut être amené à entreprendre sur l'auto, conforte l'identité de gens doublement « désaffiliés » selon la terminologie de Castel. L'homme au chômage, qui intériorise une image négative de lui-même, est dépourvu de rôles sociaux sur le marché du travail, mais aussi dans la sphère de ses proches, famille ou amis.

2.2.2 Le travail comme valeur portée par certains milieux

Le travail, en quelque sorte, est au cœur de l'identité de soi. Il transparaît tout au moins comme tel depuis le XVIII^{e} siècle, le XIX^{e} siècle l'érigeant véritablement comme valeur (Méda, 1997 ; Latouche, 2005). A ce moment-là de l'histoire, le travail, tel que nous

l'entendons aujourd'hui, se présente tout à la fois comme un vecteur d'accroissement de la richesse et comme un facteur d'émancipation de l'individu, dont la place est alors en train d'être reconnue. Le travail, en outre, serait particulièrement valorisé par les classes populaires, lesquelles mesurent à son aune la qualité du temps libre. La notion de loisir, en l'occurrence, est une donnée pour le moins relative. Dans l'acception courante, elle s'en réfère au temps libre, lié au plaisir, qui, chez les classes moyennes, s'oppose à ce que l'on doit faire par nécessité (Weber, 2001). Dans les couches populaires de la population, le passe-temps, à l'inverse, n'est pas exempt de désintéressement. Bien au contraire, le bricolage, le jardinage, la couture par exemple, imbriquent travail et plaisir de faire. Sans pour autant être soumis, comme le disait Bourdieu dans les années 60 avant de le réprouver, à la seule nécessité, le loisir s'en réfère très souvent à l'utile. Même dans ses formes les plus gratuites, la bricole s'apprécie par le plaisir que l'on peut prendre à effectuer un travail et à la vue du résultat donné.

Chez les ouvriers étudiés par Florence Weber, l'inactivité est en fait redoutée. Signe de déchéance, elle tend dans la mesure du possible à être évitée. Le temps libre serait, de l'avis de Florence Weber, envisagé comme un temps mort, conduisant les uns à tourner en rond (signe d'ennui), les autres à se rendre au café (dont la fréquentation hors des heures ritualisées est peu appréciée) ou, ce qui est nettement plus valorisé, à des travaux entrepris après l'usine. Bricoler, jardiner ou cuisiner sont autant d'activités menées par une population, qui tend le labeur du travail entrepris à l'usine à décupler l'effort qui y a pu être entrepris. La paresse est une insulte, alors que l'investissement ou somme d'énergie mobilisée pour l'accomplissement d'une tâche sont un compliment. Même la qualité de la fête s'évalue à l'importance des efforts déployés pour sa préparation. Dans la fraction salariée des classes populaires, Florence Weber note un véritable goût pour l'activité. Ne rien faire à côté de son travail à l'usine, selon Weber, témoigne soit de l'inactivité, soit de la fainéantise de la personne, soit de l'emprise exagérée qu'a sur elle l'usine. Olivier Schwartz note, dans son enquête sur le monde ouvrier du Nord industriel français en 1990, la même réticence à admettre un temps libre. « *Seule la forme travail,* écrit-il*, peut sauver et légitimer le temps libre. Expression d'une culpabilité associée à l'idée d'inaction ? Angoisse à la pensée de ce que serait un temps vide, non structuré par le travail ? Alors "l'impossibilité du non faire" serait là pour conjurer l'ennui, c'est-à-dire la peur qu'il n'y ait rien à faire. Probablement ces deux éléments sont-ils ici en jeu.* » (1990, p. 333). Cette inactivité difficile à supporter, constatée sur plusieurs décennies

dans les années 80 par J Fremontier (cité par Schwartz)[2], dans les années 90 par Schwartz et Weber, ne peut-elle l'être également en 2000 et en des lieux plus fortement touchés par le chômage ?

2.2.3 Des activités privées dans un espace trop public

La mécanique que l'on exerce aujourd'hui au pied de la barre HLM est une activité privée qui n'a pas sa place dans l'espace public supposé être ouvert à tous. L'activité, par-delà son affiliation à la sphère informelle, est connotée socialement. Elle est, comme le dit Jean-Michel Léger (2002) du linge qui sèche sur le balcon ou à la fenêtre, le symbole dégradant d'une pratique populaire. Comme telle elle ne peut avoir droit de cité dans des ensembles résidentiels habités aujourd'hui par une diversité d'habitants acquis, qui plus est, aux valeurs des classes moyennes. Mais la mécanique ou le bricolage ne renvoient-ils pas à une valeur, plus universelle, tout au moins depuis le XIX^{e} siècle, qui est le travail ? Robert Castel (1995) rappelle combien la tendance des gouvernements actuels à vouloir faire travailler des gens qui réellement ne peuvent trouver du travail, rejaillit de manière négative sur leur identité. « *En soulignant*, estiment de leur côté Leclerc-Olive et Duprez (1997), *que la société salariale impose le travail et même le travail salarié comme fondement principal de la citoyenneté, on s'interdit peut-être de voir des formes d'intégration de proximité fondées sur d'autres valeurs*.(…) *S'ils* [les quartiers lillois étudiés, fortement marqués par le chômage] *ne génèrent pas d'intégration citoyenne, ils produisent cependant – et bien que ce soit sous des formes extrêmement diversifiées qu'il convient d'explorer – des solidarités, des formes d'échange, de participation et de mobilisation qui traduisent des modalités d'intégration de proximité* ». (p. 290). Or il nous semble que le travail demeure une dimension à tel point essentielle, qu'il nécessite, au contraire, d'être signifié, par exemple, par la mécanique qui le représente dans les quartiers. Le travail, étroitement lié à l'individu auquel il donne la possibilité de sortir des tutelles et communautés traditionnelles, ne serait-ce qu'en lui donnant les moyens financiers lui assurant son autonomie, sous-tend également par le contrat de travail son inscription dans la société. « *Prestation individuelle négociable, dans un contrat et objet d'échange, le travail,* comme le rappelle Dominique Meda (1997), *est également la somme de tous les efforts*

[2] Voyage en culture ouvrière, Fayard (1980).

individuels – donc de l'effort, de l'industrie, de toute la nation – qui permet l'inscription de l'individu dans le tout social et la régulation des rapports sociaux ». (pp. 222-223). Le travail, qui confère donc à l'individu sa place dans la société, lui permet de payer sa dette envers de l'Etat-providence, lui donnant droit, en contrepartie, à la protection sociale (Ehrenberg, 1995), « *les incapables*, écrit Alain Ehrenberg, *rentrent, alors dans le circuit de l'assistance* ». Le travail, en somme, même si les tâches sont individualisées, est par essence une activité collective. Il joue, selon Lautier (2000), sur l'identité personnelle mais aussi sur celle des autres, dans la mesure où il structure tout à la fois les temps personnels et les temps sociaux. Ne peut-on mesurer à cette aune la mécanique ou le bricolage ? Car si le travail, selon Lautier, permet à celui qui l'exerce de se situer par rapport aux autres (les autres travailleurs dans l'usine, les autres habitants, pouvons-nous ajouter, dans le quartier), ceux-ci ne peuvent-ils pas se situer par rapport à lui ? L'identité redorée de l'individu ne peut-elle rejaillir sur son entourage ?

Car ce dont souffrent tout particulièrement les habitants de banlieue, n'est-ce pas justement d'être sous le joug de l'assistanat ? Les équipements publics, implantés dans l'optique de (ré)animer les quartiers et d'instiller des points de repères, constitutifs de par leur fréquentation et leur marquage de l'espace de l'inscription des limites à partir desquelles émergeraient des actes d'appropriation, sont là pour le rappeler. Annexe de mairie, centre social, aide scolaire, avec leur contingent de personnes extérieures aux quartiers (assistantes sociales, policiers, architectes réhabilitateurs, chercheurs et étudiants en tous genres) génèrent une mixité au relent très social. La période précédente avait initié le mouvement. La notion d'équipement dans la conception des grands ensembles, rapporte Bruno Vayssière (1994a) est essentiellement sociale : le dépouillement de revues spécialisées[3] donne à voir 5 % de commerces, noyés dans une pléiade de centres administratifs, d'écoles et de lieux sportifs divers.

En des quartiers plus particulièrement sujets au sentiment d'insécurité, et à la démission de la famille imputée à l'émergence des incivilités et à la moindre tenue des jeunes, Guy Burgel (2001) rappelle le rôle éducatif nouveau qu'il est donné aux pouvoirs publics en lieu et place de l'ancien pôle domestique. Consécutivement à la démission de la famille, l'îlotier, donne-t-il pour preuve, acquiert le rôle de père de famille. La vie intime, selon Burgel, passe dans

[3] 2000 articles de revues 1944 et 1980

l'espace public. Mais, en fait, n'est-ce pas plutôt l'inverse qui se produit ? L'espace public envahit à tel point la vie intime, qu'au père, on ne reconnaît plus le rôle de père. Et puis les policiers, par trop associés aux courses-poursuites d'avec les fils, sont loin d'être considérés par la population des quartiers comme des pères. L'espace public, de fait, est tellement public qu'il pénètre même dans la sphère privée du domicile, ainsi que le souligne un jeune interrogé dans *Libération* du 22 avril 2005, tendant à associer le déshonneur des pères à l'intrusion dans la sphère privée des assistantes sociales. Les quartiers relégués et stigmatisés, par ailleurs surprésentés dans l'espace public médiatique, ne pâtissent-ils pas de la surprésence de l'espace public ?

L'appropriation du parking par les uns, n'est-elle pas d'autant plus acceptable pour les autres que ce qu'il s'y fait est une activité privée contrairement à tout ce qui, dans les alentours, renvoie au public ? La pratique de la mécanique n'a-t-elle pas pour double mérite d'être privée, de s'en référer à l'individu, pensé comme un acteur et non pas comme un assisté. Ne contribue- elle pas par sa présence à inscrire dans un espace trop public un point de repère plus valorisant qu'un centre social ? En somme, ce qu'introduit la mécanique n'est-ce pas justement une activité privée qui renvoie à la libre entreprise, valorisée par un milieu, mais peut-être là encore par un lieu qui peut être ainsi propre à la faire tolérer ? La profession indépendante est un idéal chez les ouvriers analysés par Florence Weber (2001), agriculteurs après leurs heures de travail, jardiniers, bricoleurs ou cuisiniers. Elle leur permet de sortir de la dépendance de l'usine et de ses travaux déqualifiés et disqualifiants. Les jeunes de banlieue, montant entreprises de transports en commun ou commerces de basquets également, le confirment. « *Laissons sa chance à la pub*, dit la voyante de Radio Méditerranée, dont l'émission d'une heure le lundi et le dimanche est entrecoupée d'annonces publicitaires.

Les grands ensembles sont dits hostiles à l'appropriation en raison de l'importance de leur espace public. Mais ce trop plein d'espace public ne tient-il pas aussi pour beaucoup à la manière dont on le réhabilite ? Les actions menées sous le couvert de la politique de la ville, centres sociaux et pôles d'animations étant censés diffuser ses qualités publiques, animer autant que fédérer et fractionner des espaces pour leur apposer frontières et supports d'identité, ne tendent-elles pas à les rendre encore plus publics en signifiant la mainmise de la puissance publique ?

2.2.4 Des activités que le travail rend publiques ?

La mécanique et le bricolage, pratiqués par un individu, sont pour cette raison bannis de l'espace public, au même titre que le linge qui sèche aux fenêtres. Mais contrairement au linge qui, dans la moitié nord de la France tout au moins, semble à priori relever de l'intime, la mécanique et le bricolage ne sont-ils pas aussi des activités que la référence à la valeur universelle qu'est le travail, contribueraient à rendre publique ? La référence à cette norme partagée par tous pourrait, en effet, faire oublier leur caractère privé et les faire admettre dans un espace public hostile à son accaparement par l'individu. Et puis le travail n'est-il pas aujourd'hui une institution apte à publiciser et l'activité privée – mécanique ou bricolage – et le lieu, l'espace public où elle s'inscrit et que l'on ne sait comment rendre public, si ce n'est par des commerces et des équipements estimés propres à l'espace résidentiel ? Car pour occuper la fonction loisir – concédée à l'espace libre et ouvert au pied de la barre HLM, les acteurs de la réhabilitation, comme l'estime Philippe Genestrier (1994), ne reconnaissent, par-delà les actions sociales, pour seule activité légitime que celle qui a trait à la consommation, qu'elle soit commerciale ou culturelle. Ces activités commerciales ou culturelles semblent plus conformes à ce qu'on considère aujourd'hui être un espace résidentiel. Mais en des quartiers stigmatisés où l'on a, du reste, pas toujours les moyens de consommer, habités par une population pour laquelle le temps libre ne se confond pas avec la notion de loisir, le travail susceptible d'être représenté par l'activité pratiquée autour de l'auto, n'a-t-il pas, au contraire, à l'heure du moindre emploi, sa place dans des quartiers ?

2.3 Un enjeu commun, support à de nouvelles formes de sociabilité

2.3.1 Un lieu de rencontre forcé

Dans les quartiers que l'on s'attache, faute de pouvoir y attirer des commerces, à animer par des équipements censés instaurer des liens sociaux, les habitants ont-ils envie de se rencontrer ? Le quartier, nous l'avons dit, réunit une somme d'individus pas toujours désireux de se rapprocher de leur voisin de palier. Ils le sont d'autant moins que le grand ensemble moderne s'inscrit dans une ville postmoderne, « éclatée » sur son territoire, modelée par la

mobilité. Les sociabilités susceptibles d'être choisies ne sont plus limitées au seul espace de proximité. Selon les théoriciens de la ville émergente ou éclatée, en tout cas distendue sur son territoire (Asher, 1999 ; Dubois, Taine, 2002), la mobilité qui redéfinit nos territoires d'investissement ou d'accroche, accorde à l'individu la possibilité de se faufiler dans des espaces de son choix. Elle sonnerait par ce faire le glas du quartier, dont la mort avait déjà été proclamée par Henri Lefebvre (1967). Les institutions (au niveau de l'Etat comme de la municipalité), comme le disait ce dernier, n'ont plus rien de commun avec le quartier. Pour d'autres (Donzelot, 1999, 2004), la mobilité, facteur d'exclusion, assigne à résidence ceux qui n'ont pas les moyens de bouger, les habitants des grands ensembles notamment. Il n'empêche que la population des quartiers dits relégués se déplace au moins pour consommer. L'espace public, pour nombres d'auteurs, se serait déplacé dans les centres commerciaux périphériques. Ces derniers sont le lieu d'une mixité sociale plus à même à exister dans les lieux proposés par le secteur privé, que dans les équipements publics et commerces de proximité (Bordreuil, 2002 ; Péron, 2001) En somme, l'essor de l'automobile a entraîné l'affaiblissement des commerces de proximité permettant la possibilité d'un approvisionnement à pied. Mais, en conséquence, l'essor de l'automobile n'a-t-il pas contribué à étendre les frontières du quartier, à l'intérieur duquel les centres commerciaux pourraient figurer comme de nouveaux espaces publics, voire représenter de nouveaux centres de quartier ? Les centres commerciaux n'ont-ils pas supplanté les commerces de proximité dans leur rôle, d'espaces susceptibles de matérialiser les frontières d'un espace commun, qu'est le quartier ? Et de fait, si l'appropriation d'un espace se définit moins par ses qualités spatiales que par le rythme de sa fréquentation (Remy, 2001 ; Tarrius, 2000), n'y a-t-il pas un déplacement des seuils à l'heure où les déplacements ne se font plus à pied mais en automobile ? Les centres commerciaux ne remplissent-ils pas le rôle de seuil qu'occupaient autrefois les commerces de proximité, lieux de fréquentation régulière où l'on croise des têtes connues, aptes comme tels à matérialiser la frontière entre un dedans plus connu et un dehors inconnu (la ville), à savoir le quartier ?

Dans ce nouveau dessin de quartier aux frontières distendues par le moyen de locomotion automobile, le parking pourrait être considéré comme cet autre seuil, celui de la résidence, seuil qui sépare le très intime qu'est le logement de son espace public environnant. Car si l'individualisation du monde a fait éclater les anciennes proximités de quartier, et que la sociabilité n'est pas toujours recherchée dans l'espace de la résidence, le parking qui accueille le bien de chacun, est l'un des rares espaces communs de la résidence pour une population en grande partie motorisée. A défaut également de s'y réellement rencontrer, les habitants sont

en tout cas contraints de s'y garer et à un moment ou l'autre de se le partager. A l'ère de « l'individualisme possessif », pour reprendre les termes de François Ost (2003), le parking où siège la voiture, propriété de l'individu qui séjourne dans l'espace public, n'est-il pas le lieu d'une indivision que l'on pourrait dire forcée ? Le parking ne peut-il être vu comme la figure moderne des biens communs des villages de l'Ancien Régime, propriétés fondées sur d'authentiques solidarités villageoises ou familiales, la coopération communautaire nécessitées par l'impératif de la mise en valeur des terres incultes ? Le parking a pour autre spécificité d'être congestionné. A l'instar des biens communaux de l'Ancien Régime, tel que la vaine pâture – parcage collectif autorisé pendant la morte saison des cultures sur une terre qui appartenait à une famille – ou de l'exploitation de terres incultes entreprise par plusieurs familles - les habitants du grand ensemble d'aujourd'hui, ne sont-ils pas liés par une même nécessité : être à même de garer leur voiture ? L'aire affectée à la voiture – parking ou aire convertie par l'usage au stationnement – est un espace mis à la disposition des habitants qui, en fait, n'en ont pas la véritable maîtrise. La propriété dans le cas du parking est celle du bailleur ou de la municipalité, peu enclins pour l'heure à répondre aux besoins d'extension de la terre inculte que constitue le parking car préoccupés des autres motifs d'aménagement et d'embellissement de l'espace. Or le fait de pouvoir être tous à même de garer sa voiture, ne relève t-il pas d'un enjeu commun propre à induire des formes d'entente et de collaboration ? Et ce peut-être d'autant plus que l'aire ou stationne la voiture est véritablement limité : le but de tous les locataires est de la rapprocher de leur logement.

2.3.2 La voiture à surveiller ou à bricoler

La voiture, par le simple fait qu'elle est le seul bien possédé dans un espace public, propriété qui de plus est vulnérable, ne conduit-elle pas l'habitant à s'impliquer dans cet espace public afin de pouvoir garer et surveiller sa voiture ? L'implication des habitants dans l'espace limitrophe du logement ne va pas de soi dans des quartiers où nombre d'habitants cherchent à tenir leur distance d'avec leurs voisins. L'implication des habitants dans les affaires et la sécurité du quartier, selon Skogan (1992), ne fonctionnerait que dans les quartiers dotés d'une capacité de mobilisation et de ressources matérielles nécessaires pour s'organiser de manière durable, ce qui n'est pas le cas, selon lui, des quartiers pauvres et relégués. Au demeurant, des études américaines, selon Sophie Body-Gendrot (1998), montrent que dans les quartiers

même très pauvres, les habitants tendent de se mobiliser, les problèmes de sécurité s'estompant même, lorsqu'ils deviennent propriétaires. Or de quoi les habitants en HLM sont-ils propriétaires si ce n'est de leur voiture ?

La vigilance est un acte individualiste en soi, mais qui, selon nous, n'en a pas moins des incidences tant spatiales que collectives. Le matérialisme et l'insécurité poussent l'individu à diriger son regard vers le sol. Le regard annexe, en quelque sorte, au privé du logement une portion d'espace public fuit de façon corporelle par un individu qui peut réprouver la présence de ses voisins. Le regard, en outre, balaye large. La surveillance s'exerce sur un espace bien délimité, à l'intérieur duquel on observe sa propre voiture, mais également celle qui est garée à coté qui, en l'occurrence, appartient au voisin. L'inconnu présent sur le parking est aussi repéré. Ce dernier, à priori suspecté, permet de définir l'étranger, celui extérieur à la résidence, et ce faisant d'apposer des frontières : celle d'un espace considéré comme commun – l'espace d'une résidence, celle-là même que les acteurs s'efforcent de créer par le biais des opérations de résidentialisation.

Et puis, le parking ne peut-il être vu comme le lieu d'une autre forme d'entente, celle, en l'occurrence, entre les bricoleurs ? Le bricolage, selon Pierre Sansot (1991), est une activité exercée par beaucoup et transcende les classes. Chez Castorama, note Christian Bromberger (1988), les bricoleurs en tenue décontractée font fi des stratégies d'évitement qui caractérisent les relations sociales dans l'espace public. Ne peut-on voir, dans l'espace du grand ensemble présenté comme conflictuel, un entre soi bricoleur qui se moquerait des clivages repérés entre les habitants, tendant soit à s'éviter soit à se regrouper par affinité – les anciens et les nouveaux, les immigrés et les Français dits de souche ?

3. Hypothèses

Ce parking, appréhendé comme un non-espace, un non-lieu, ne pourrait-il en réalité avoir acquis un statut d'espace : un espace à part entière, voir même un espace central, car au cœur de bien des appropriations : celle de la barre HLM, celle du logement**,** de l'espace public environnant ? Et ainsi il témoignerait d'un déplacement des frontières entre le public et le privé, en même temps que d'une reconsidération de ce qui relève du public et du privé dans l'espace résidentiel moderne qu'est le grand ensemble.

1. Un espace à la frontière du public et du privé : un seuil ?

La voiture par sa présence ne contribue t-elle pas, en premier lieu, à matérialiser un espace à la frontière du public et du privé, et donc un seuil ? De par ses qualités de bien ou d'espace privé elle témoigne d'une extension du privé jusque dans l'espace public proche du pied de la barre d'habitation où elle stationne. L'espace privatisé par son entremise n'en demeure pas moins public car la voiture, pour aussi privée qu'elle soit, n'en est pas moins un objet banalisé – c'est à dire- possédée par le plus grand nombre - apte, comme tel, à prendre place dans l'espace commun qu'est censé être le seuil, ne supportant du privé que ce qu'en autorise la norme. Mais de par ses qualités d'objet très personnalisé, n'inscrit-elle pas également un support d'identité au pied de la barre HLM : celle de l'individu qui tend à la vivre comme une extension de lui-même, ou de son logement, et qui réprouve son identification à la barre HLM ?

Le parking, en quelque sorte, pourrait être pensé comme un seuil post moderne. Dans une ville d'aujourd'hui bel et bien organisée par les flux et la mobilité, le seuil ne s'est-il pas déplacé de ces mêmes halls d'entrée au parking ? Et si ce qui tend à définir un espace, c'est en somme moins sa matérialité, ses caractéristiques spatiales, que le rythme de sa fréquentation, le parking ne tient-il pas son statut d'espace du fait justement qu'il est un lieu de passage ? Le parking n'est-il pas approprié par l'individu motorisé, amené à le traverser régulièrement ?

2. Un espace privatisé par la présence de l'individu, publicisé par la nature du travail auquel il s'adonne

L'espace privatisé par la présence du véhicule l'est également par l'individu. Ce dernier, qui y séjourne et s'adonne à des travaux de mécanique ou de bricolage, l'investit dans le prolongement de son logement comme si l'espace était sien. Le parking au regard de ces activités relève de ce fait d'un espace privé. Mais ce qui s'y fait n'est-il pas de nature publique, apte à faire accepter la privatisation d'un espace qui avant tout est public ? L'individu y travaille. La mécanique, le bricolage pour aussi privées que ces activités sont, renvoient au travail qui, lui, est une activité publique**.** Mais, dans un mouvement contraire, ces deux activités n'ont elles pas des incidences publiques puisqu'elles relèvent justement du privé ? N'introduisent elles pas en tant que telles une marque privée voire un point de repère dans un espace jugé par trop public mais que les actions en vue de sa réhabilitation tendent à rendre encore plus public en y implantant des équipements, faute de pouvoir y attirer des commerces et entreprises.

3. Un lieu de sociabilités ; un espace commun

La voiture n'est- elle pas aussi au cœur d'intérêts communs propres à faire se rencontrer des personnes pas toujours désireuses de le faire : le bricolage en est un ; la nécessité de surveiller et bien garer son véhicule un autre ? Le premier ne tend- il pas à faire du parking un lieu de rencontre pour la communauté – constituée d'une population diverse - des bricoleurs et mécaniciens ? Au travers de la voiture, de la vigilance commune qu'elle entraîne, nous voyons se dessiner un sentiment d'appartenance à un groupe de personnes liées par l'intérêt commun de la protection de leur bien. La surveillance est un acte à priori de repliement sur soi, mais qui n'en a pas moins des incidences collectives : elle entraîne une attention portée à son environnement, une présence au monde qui est un acte politique, selon Francis Chateaureynaud (1998) dont les analyses portent sur la sécurité sanitaire (amiante, prion) exercée par la population elle-même. A propos de la voiture qui nous intéresse ici, la surveillance entraîne selon nous la définition d'un dedans et d'un dehors – un espace résidentiel commun – qui met en jeu autant l'espace qu'une dynamique d'appartenance à un groupe.

Chapitre 2 : Les sites. La méthode

1. Des lieux…..des gens

1.1 Les quartiers Nord d'Aulnay-sous-Bois ; le quartier du Palais à Créteil

Les deux sites d'études retenus, parmi de nombreux possibles, les quartiers Nord d'Aulnay-sous-Bois, le quartier du Palais à Créteil, ont été choisis, après un état des lieux automobiles. Bien d'autres lieux auraient pu être étudiés. La voiture, dans les quartiers hérités des années 60 -70, est omniprésente dans le paysage. Et tous les grands ensembles de logements sociaux font l'objet d'un stationnement anarchique. Le révèlent en tout cas les enquêtes et entretiens exploratoires que nous avons effectués auprès d'acteurs susceptibles de nous orienter par leur fonction et l'étendue géographique de leur domaine de compétence[4] : Nos enquêtes ultérieures n'ont cessé de le confirmer. Le constat est général et fait par l'ensemble des acteurs de la réhabilitation mais la prise en compte du problème ne l'est pas automatiquement.

Les deux sites retenus ont l'avantage d'avoir tenté d'intégrer le besoin de stationnement dans leurs études de réfection des espaces extérieurs. Dans le cas d'Aulnay, nous disposions de deux études sur le stationnement réalisées par les bureaux d'études le Béture et Isis, (complétées par une autre étude confiée au bureau d'étude Isis**).** Dans le quartier du Palais à Créteil, particulièrement congestionné par la présence de voitures stationnées de façon

[4] le responsable de la politique de la ville de la DDE de Seine-Saint-Denis, département ayant l'avantage par-delà le nombre de cités HLM regroupées, de disposer d'un centre de ressource "Politique de la ville", également approché, deux architectes spécialistes de la réhabilitation de grands ensembles, le directeur et les chargés de mission du CAUE (Conseil en Architecture, Urbanisme et Environnement) du Val de Marne, la rédactrice en chef de la revue « HLM aujourd'hui ».

"anarchique", le réaménagement des espaces extérieurs aujourd'hui en cours se heurte de plein fouet à la question du stationnement et passe par le réaménagement des pieds d'immeuble.

1.2 Des morphologies variées

Les deux sites (quartier nord d'Aulnay, quartier du palais de Créteil) ont été choisis pour leurs similitudes et leurs différences : en effet ils constituent deux types d'ensembles résidentiels hérités *des trente glorieuses* dans une importante commune de la région parisienne au même nombre d'habitants (82000). Par contre ils présentent l'intérêt de différer l'un de l'autre sur un plan tant urbain et architectural que social.

Aulnay est une importante commune de 82000 habitants située au nord est de Paris, dans la partie est du département de la Seine Saint Denis. Les quartiers Nord, en son sein, sont issus de la grande période d'urbanisation qui toucha la Seine-Saint-Denis entre 1949 et 1967 ; ils figurent, au côté des 4000 à la Courneuve, des Francs-Moisins à Saint-Denis et des Bosquets à Clichy-sous-Bois et Montfermeil, au nombre des grands ensembles les plus connus d'un département fortement doté en logement social (celui-ci représente 40 % du parc immobilier). Connus également sous le nom des « 3000 » ou de « La rose des vents », ils s'apparentent à l'image traditionnelle du grand ensemble, premier stade des projets de construction après la guerre où l'on se préoccupait de répondre aux besoins urgents de logement.
Coupés du reste de la ville par la route nationale RN2, qui s'étend sur 2 km de long et 110 mètres de large et génère un flux important de véhicules, ces quartiers nord sont bordés par des autoroutes, au nord l'A 1 et l'A 104, à l'ouest l'A 3; une zone industrielle (usine de production Citroën, Garonor, parc des expositions) les sépare de l'A 1, autant d'éléments considérés par les acteurs du GPU, soit comme un atout (le quartier est bien relié en comptant le RER, il est proche de zones d'activités) soit comme un handicap (le quartier est refermé sur lui-même). Véritable ville dans la ville, les 3000 abritent sur une superficie de 40 hectares 6300 logements pour 25 000 habitants ; ils abritent l'essentiel des logements sociaux d'une commune, constituée dans sa moitié sud essentiellement de pavillons. Ils sont composés de 5 sous-ensembles, les quartiers de la Rose des Vents à proprement parler, la cité Jupiter, les quartiers des Etangs, le Merisier, la Cité Nouvelle Emmaüs. L'architecture adopte dans

l'esprit du style minimaliste des années 60-70, la forme de tours et de barres alignées de part et d'autre de grandes voies et parkings, autour d'un espace vert central. L'ensemble est constitué de 11 tours de 11 et 12 étages, de 11 bâtiments linéaires articulés à 34 bâtiments de type cruciforme. Au centre, le centre commercial est abrité au sein d'une barre de 6 étages appelée le Galion. L'ensemble, construit entre 1954 et les années 1970, n'en recèle pas moins des typologies variées. L'îlot Jupiter(300 logements érigés en 1973), et le quartier de la Rose des Vents réalisé entre 1954 et 1969 ont plus particulièrement retenu notre attention.

Illustration 2 : Les quartiers Nord (source GPU)

Illustration 3 : Les quartiers Nord (photographie, Ville d'Aulnay-sous-Bois)

Le quartier du Palais est au sud-est de Paris à Créteil, presqu'île constituée par le confluent de la Seine et de la Marne. Il constitue l'un des quartiers du Nouveau Créteil, sorte de ville nouvelle qui fut érigée à la fin des années 60 en lieu et place du territoire d'une ZUP sur les plans de l'architecte en chef Jean Fayeton, (relayé à sa mort par Jean Dufau) pour répondre aux besoins de Créteil venant d'accéder au rang de chef-lieu de département. La ville inscrite par l'équipe de Paul Delouvrier, délégué général de la région parisienne, dans le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne de 1965, a vocation à devenir l'un des pôles de restructuration de la banlieue.

Figure emblématique d'une ville qui tend à se départir de la « monotonie » des tours et des barres des grands ensembles sans pour autant renier les principes du modernisme, le quartier du Palais, très publié à l'époque, s'apparenterait plus aux recherches de l'architecte Emile Aillaud ou de l'Atelier de Montrouge tendant à magnifier l'architecture du logement pour le grand nombre. Les bâtiments réalisés entre 1970 et 1974 pour l'OCIL par Gérard Grandval sont répartis dans 10 tours de 14 étages (420 appartements en accession à la propriété, 234 en

location), travaillés dans une architecture qualifiée par leur auteur d'architecture végétale. Surnommés « choux », ils arborent cependant des balcons en forme de pétale, pensés comme des jardins suspendus, vastes coquilles de béton atteignant presque deux mètres, destinées dans les plans de l'architecte à être ornementées de jardinières extérieures, de telle sorte que le béton de la façade soit totalement recouvert d'une membrane de végétation. Une tour plus basse de 6 étages mais de diamètre plus important abritait, sur la moitié de sa hauteur, 4 niveaux de parkings en silos, et constitue ainsi, seule parmi d'autres tours, un élément cherchant à intégrer la présence de l'automobile dans l'espace d'habitation. La restructuration de cette tour destinée à accueillir des logements pour étudiants s'est traduite par la fermeture de ces parkings. Des immeubles et tours de facture plus « banale » furent construits à la fin des années 70 par l'architecte Louis de Marien. De fait, le quartier du Palais participe d'une conception de la cité, qui vise autant à prévenir l'engorgement des voitures qu'à expulser le véhicule des espaces réservés aux piétons. Créteil fut ainsi l'une des premières villes à avoir appliqué le principe de la séparation des flux de circulation. L'A 86, le chemin départemental 1, la route nationale 186, l'avenue principale du Général de Gaulle découpent le nouveau Créteil en quartiers d'habitations de 300 à 500 mètres de côté, reliés entre eux par des passerelles. Au nombre de ceux-ci figure le quartier du Palais. Refermé sur lui-même, il tend à limiter le plus possible la circulation automobile. L'emprise du stationnement se trouve rejetée au maximum en sous-sol ou camouflée dans des couronnes de boxes apposées au sol. Aujourd'hui le quartier est en cours de revitalisation.

La réhabilitation engagée à Créteil, pour partie conforme à ce qui se fait aujourd'hui, entend à la fois à « résidentialiser » et privatiser les pieds d'immeubles et à limiter la circulation automobile sur la grande voie qui le traverse de part en part : l'avenue Pablo Picasso.

Les quartiers Nord d'Aulnay, également en voie de résidentialisation, sont à des stades différents d'un aménagement initié en 1998, dans le cadre du GPU, cherchant à améliorer le maillage interne de son réseau de voirie.

Illustration 4 : Le quartier du Palais, vue aérienne (Archives municipales)

1.3 Caractéristiques sociales

L'un et l'autre quartiers, inscrits dans le cadre de la procédure politique de la ville, se différentient également sur le plan social.

-1- Les 3000, à Aulnay, figurent au nombre de ces quartiers dits en difficulté cumulant un très fort taux de chômage, de jeunes et d'immigrés. Ce quartier, dont les premiers logements accueillirent des ménages peu argentés (cité Emmaus, cité Mitry, cité Mille Mille) puis des rapatriés d'Algérie, fut frappé de plein fouet par la crise qui affecta les grands ensembles à la fin des années 70. Les Quartiers Nord d'Aulnay sont gérés par trois bailleurs sociaux, Emmaüs (Cité Nouvelle), Les logements familiaux (cité Jupiter) et Le logement Français (cité des 3000 à plus proprement parler). Comme nombre de grands ensembles, les quartiers des 3000 sont bordés par deux zones pavillonnaires, rappelant la proximité des classes moyennes

qui, si elles ont pu disparaître du parc de logement social érigé dans l'après guerre, ne sont pas totalement absentes du site.

-2- Le quartier du Palais, construit à l'origine pour une population de classes moyennes, est en voie aujourd'hui de paupérisation. Même s'il n'éprouve pas les mêmes difficultés que les autres quartiers de logements sociaux que constituent à Créteil les Bleuets, le Petit Pré, les Emouleuses, il est considéré comme l'un des secteurs sensibles de la commune. Touché depuis les années 90, soit plus tardivement que les quartiers d'habitations sociaux traditionnels, par la paupérisation de sa population, il conserve encore par la présence de copropriétaires vieillissant une certaine mixité sociale, ce qui, pour le sujet qui nous intéresse (ce qui se vit au parking), nous permet d'appréhender deux types de populations. Le parc de logement est constitué pour 33 % de copropriétés et pour 67 % de locatifs. Les immeubles en copropriété sont situés en général au nord du quartier tandis que les immeubles en locatif social en partie centrale et sud de ce dernier. Cinq sociétés se partagent le parc locatif social : aux côtés de la SAGI et des PTT, on trouve trois filiales du groupe OCIL (SA HLM La Lutèce , SOGIM, Immobilière familiale)

La voiture, fréquemment réparée sur le parking des grands ensembles, à Créteil mais surtout à Aulnay, expose ses entrailles aux yeux de tous. Il s'est ouvert, en outre, en périphérie du grand ensemble des 3000, un atelier mécanique, offrant dans un but d'insertion, une formation mécanique aux jeunes les plus éloignés du marché du travail ainsi qu'une minuscule plate-forme libre-service mise à la disposition des bricoleurs et mécaniciens des 3000. Situé en bordure du grand ensemble, il fut accaparé, dans l'attente des formations à venir, par des mécaniciens et carrossiers se livrant en son sein à une activité quotidienne et rémunérée. Fréquenté le samedi et les jours de beaux temps par les bricoleurs du dimanche, il était installé à l'extérieur du grand ensemble en bordure sud de la Nationale 2, cette grande saignée d'une ville faisant s'opposer au nord le grand ensemble des 3000, au sud les quartiers pavillonnaires. Il nous a permis, en interrogeant les bricoleurs qui le fréquentaient, de vérifier l'hypothèse en vertu de laquelle, le parking, pièce autant qu'antichambre d'un logement, occuperait une place d'importance dans la résidence. La présence, enfin, à Aulnay-sous-Bois d'une unité de production Citroën**,** grand pourvoyeur d'emplois depuis leur inauguration en 1976 dans une ZAC industrielle (5500 employés sur 228 ha) a conforté notre choix.

Les deux sites ont été, à un ou plusieurs moments de leur histoire, portés sous les feux de l'actualité. L'un et l'autre ont fait l'objet de rixes et règlements de compte entre bandes rivales se terminant, dans chacun des quartiers, par la mort d'un jeune homme. L'agression spectaculaire de camions pompiers à l'aide de camion tractopelle, aux 3000, et, dans le quartier du Palais, la dévastation de la banque du centre commercial, à l'aide d'une voiture bélier, la découverte de caches d'armes dans les sous-sols ont également défrayé la chronique.

2. Huis-clos territoriaux

2.1 Les parkings

Les Quartiers Nord d'Aulnay, vus sous l'angle des parkings, contiennent 2367 places prévues pour le stationnement en surface et 2622 places de parkings souterrains enfoncées sur trois ou cinq étages sous terre. Ne subsistent cependant aujourd'hui que 630 places utilisables dans les deux parkings laissés ouverts, parce qu'ils sont dans leur quasi-totalité murés. Après la rétrocession à la ville de l'ensemble des espaces publics, l'entretien et la gestion des parkings en surface relèvent dorénavant du service voirie.

Dans le quartier du Palais, doté de 2239 places de stationnement pour 1883 logements, on recense un nombre conséquent de places disposées au sein de couronnes de boxes, privées, dotées d'aires de stationnements en sous sol, également fermées à l'exception de celles placées sous une école maternelle (l'école Charles Péguy). Les espaces extérieurs et parkings en surface sont la propriété de la ville, depuis la construction du quartier.

Nous avons pris le parti de porter plus spécifiquement notre regard sur de petites portions de territoires. Notre attention limitée à quelques îlots ou groupes d'immeubles a pour but de nous permettre d'entrer un peu plus finement dans une "vie locale", de rencontrer les mêmes personnes plusieurs fois et d'observer ainsi la place occupée par le parking dans le mouvement et dans le quotidien de la résidence. Notre intérêt s'est porté sur plusieurs sites distincts architecturalement parlant. Les caractéristiques de l'espace stationné (souterrain, avec ou sans box, en surface, aligné le long de la rue) varient autant que leur situation dans

l'aire publique et résidentielle et influent sur les pratiques automobiles.

Dans le quartier des 3000, l'îlot Jupiter plus particulièrement étudié est constitué de trois barres d'habitations de 264 logements disposées autour d'un espace vert central. Le parking affecté à la résidence, propriété du bailleur HLM les Logements familiaux, qui clôt l'îlot au Nord, dispose de quatre niveaux en sous-sol, et de deux niveaux en superstructure. D'une capacité de 329 places – 98 boxes, 116 emplacements en souterrain, 115 places en surface, le parking, rénové en 1999, bien que des problèmes d'infiltrations d'eau demeurent, est sous utilisé. Son système de contrôle d'accès est hors service depuis sa réhabilitation. Les habitants stationnent également, le long des deux rues, qui ceinturent l'îlot, ainsi que dans le parking de la bibliothèque, qui jouxte l'îlot à l'Ouest, jusqu'à ce que l'installation d'une barrière n'en réserve l'accès aux seuls personnels et clients de cet équipement.
Un très grand parking, investi trois fois par semaine par le marché intercommunal d'Aulnay, et sur lequel les habitants de l'îlot Jupiter se garent également, a été également observé.

Nous avons aussi arpenté le sol de la résidence des Alizés, qui borde la rue Degas (grande avenue traversant le quartier) et en est séparée par une double rangée de places de parkings. Le parking souterrain de la résidence au pied de la barre (190 places sur trois niveau en sous-sol) est fermé.

A Créteil, nous avons plus particulièrement tourné autour de deux immeubles en location HLM appartenant à La Lutèce, et de manière plus ponctuelle autour d'un « chou » géré par l'Immobilière Familiale. Ont été également étudiés trois choux limitrophes à ce dernier, constitués de deux immeubles en copropriété et d'un immeuble HLM, destiné aux employés de la Poste, et aujourd'hui propriété de la Société d'économie mixte de Créteil.

Les résidences HLM sont dotées de deux parkings publics, à proximité des immeubles, et d'une couronne de box plus excentrée de la couronne (E 3). Elles se partagent la propriété de cette couronne de box (47 box pour 123 appartements), avec les immeubles de la SOGHIM avoisinants.

Les trois choux de la copropriété et de la Poste sont reliés en leur centre par une petite couronne de boxes. Cette couronne de boxes, placée au rez-de-chaussée de ces 3 immeubles, participe ici de l'architecture des bâtiments dont elle suit la forme. Elle est accessible depuis l'intérieur de chacun des bâtiments, par l'ascenseur qui, en descendant jusqu'à l'étage des boxes, permet de les relier directement à l'appartement sans passer par le hall d'entrée.

Ces immeubles bénéficient aussi d'un parking en sous-sol, sous l'école Charles Péguy, et de couronnes de boxes construits un peu en retrait des tours : une double couronne de boxes, attribuées aux deux choux du 5 et 7 boulevard Picasso, traversée par le boulevard Picasso qui innerve à la manière d'une rocade l'ensemble du quartier ; une couronne encore plus excentrée, mis à la disposition d'autres immeubles en copropriété.

Illustration 5 : Le quartier du Palais, traversé par le boulevard Pablo Picasso, couronne de box au premier plan.

Avoisinant cet ensemble en copropriété, une résidence de plus grand luxe, le Grand Pavois, a également retenu notre attention. Celle-ci dispose d'un parking gardé depuis peu en sous-sol ainsi que d'une cinquantaine de places privées, pour 125 appartements, disposées en épi le long du pied de l'immeuble.

2.2 Des entretiens

Les entretiens ont été réalisés auprès d'habitants, de façon semi directive, selon la méthode dite de boule de neige (Beaud, Weber, 1991). L'entretien de l'un sous- tendant celui d'un autre, un problème ouvrant une perspective nouvelle, conduit au choix d'un autre type d'interviewé. Les noms des interlocuteurs, lorsque nous les donnons, ont été modifiés pour des raisons de confidentialité.

La diversité des personnes interrogées est recherchée en s'appuyant notamment sur les données démographiques fournies par les bailleurs. Par delà les variables de l'âge, de l'origine (française, maghrébine, Afrique noire, asiatique, portugaise, etc.), de la catégorie professionnelle, de la taille de la famille, sous-tendant des pratiques sociales et spatiales différenciées, nous avons aussi considéré celles relatives à la date de l'installation de la personne dans le quartier. Avec celles précédemment notées, elles jouent un rôle, si l'on en croit nombre de recherches faites sur les ensembles d'habitat social, dans l'investissement de l'espace public. Ont été également abordés les gardiens des différentes résidences HLM, ainsi que des acteurs institutionnels : responsables de la politique de la ville, architectes, responsables de la voirie, travailleurs sociaux, bailleurs, commissaires, employeur (l'entreprise Citroên), le personnel encadrant de l'Atelier Mécanique créé en 2000 à Aulnay-sous-Bois. Des commerçants et employés de services publics (bibliothécaire, employés de la poste) ont été aussi interrogés pour leur statut d'usagers du quartier et de parkings. Au total, nous avons réalisé 67 entretiens (34 à Aulnay, 33 à Créteil) avec des habitants et usagers des deux quartiers étudiés, 30 entretiens avec des acteurs locaux et institutionnels. Nous avons également participé aux réunions du comité de quartier organisé à Créteil une fois par trimestre depuis 2002 et évidemment consulté toutes sortes de documents : études sociales et urbaines réalisées sur les deux sites, et dans le cas de Créteil, pétitions et dossiers des plaintes du service voirie sur la question du stationnement.

Les entretiens réalisés à Créteil, se déroulent fréquemment dans le domicile de la personne abordée dans l'espace public : ce qui offre matière à quelques confrontations, entre le domicile et le parking, vu du balcon. A Aulnay-sous-bois, la loge du concierge, investie en simple observateur un samedi, dernier jour du mois pour le payement du loyer, nous a servi,

en agrandissant notre échantillon, de mesurer la place qu'occupe le parking dans les discussions. Quelques coca-cola bus coups sur coups deux après-midi au "comptoir" de l'estafette d'un vendeur de sandwichs installé sur un parking également. Mais la majeure partie du temps, à Aulnay, nous étions sur les parkings. Ce qui du reste, le lieu étant très traversant, et, comme nous le verrons dans le corps de cette thèse, très fréquenté, nous a amenée à croiser une grande diversité de personnes.

Entrer sur un parking, même si celui-ci est en surface, peut être difficile. L'espace où séjourne l'auto est masculin. La femme, parfois insultée, n'y a pas sa place. Interroger des gens sur un parking c'est surtout encourir la méfiance : le parking est associé dans les représentations aux voitures brûlées, à la délinquance. Qui étions-nous réellement ? Chercheur, policier, ou journaliste ? L'activité informelle en elle-même, livrée ici à l'état seulement d'ébauche et donc évidemment sujette à plus ample développement, ne nous intéresse au demeurant que par ses implications spatiales et sociales. L'illicite, même visible, puisque qu'on s'y adonne en partie sur la place publique, se cache à l'étranger que nous sommes. Souvent on dit ne faire que du bricolage, bien que le discours de l'interviewé en dise beaucoup plus long. On répond aux questions puis, comme cela nous est arrivé, on se précipite sur le dictaphone pour dérober la cassette témoin des activités « coupables ». Aussi nos questions orientées vers des thèmes plutôt larges (les usages du parking et de l'auto, l'entretien du véhicule, le bricolage, la sécurité) avaient l'avantage, par-delà leurs fonctions d'éviter le biais de l'interférence de l'interviewer, de ne pas aborder de front un sujet finissant fréquemment par être évoqué. Mais ces quelques remarques faites, la parole s'est avérée souvent libre. Le stationnement, matière à bien des exaspérations, en raison du nombre insuffisant de places, pose toujours problème. L'auto, passion de l'homme, délie les langues. Et puis il nous semble trouver sur le parking ce que le cinéaste Alain Cavalier[5] décèle à propos des dentellières qu'il interroge et filme. La dentellière au même titre que le mécanicien, investis dans des tâches exigeant dextérité et savoir-faire, sont sur leur lieu de travail, et comme tels plus enclins à s'entretenir avec nous d'une activité qui les intéresse et qu'ils maîtrisent. Quand, le sujet est familier à l'interviewé, notent également Blanchet, Gotman, (1992), ce dernier tend à se poser comme expert, et sa dépendance, en retour à l'interviewer, est considérablement réduite. Car si la principale difficulté qui se pose à la situation d'enquête entre personnes n'appartenant pas au même

[5] Cavalier Alain, *Portraits*, 1987-1990

milieu est d'éviter la parole convenue, l'effet quartier constitue un biais, en plus de ceux déclinés dans les manuels sociologiques, propre à l'entretien mené en banlieue.

L'effet quartier en banlieue fonctionne comme une loupe déformante, dont l'observateur-chercheur ; urbaniste, sociologue, architecte…- peut également figurer au rang de victime s'il ne s'attache pas à décrypter dans la parole recueillie auprès des habitants ce qui relève de la volonté qu'ont ces derniers de se positionner par rapport à l'image du quartier – stratégie de défausse, ou stratégie de négation de l'image –. L'habitant, de fait, quel que soit l'objet de l'enquête - la consommation, l'évolution des modes de vie - se sait moins choisi par son appartenance à un groupe d'âge ou une catégorie socioprofessionnelle, que par son lieu d'habitation. (Bordreuil, 1997)

Le fait d'être femme, une intruse, donc, sur un parking où celle-ci n'est pas à sa place, pourrait ainsi cependant être un avantage. Peut-être sommes-nous moins attendues que ceux très nombreux, assistantes sociales, journalistes, acteurs de la réhabilitation, venus poser des questions aux habitants des banlieues.

L'agressivité contre le journaliste accusé de déformer les propos, de mettre l'accent sur le sensationnel, l'incrédulité portée à notre égard - sommes-nous *« flics »* ou informateurs de la mairie ? - nécessite parfois d'en passer par des entretiens longs prenant, à un moment, la forme de l'échange réciproque. Les questions relatives à notre recherche s'entremêlent à des discussions engagées de manière provocatrice : l'intégration, la religion, le journalisme, l'environnement, la recherche. La crédibilité de l'intervieweur en sortait renforcée : décliner notre identité n'a rien d'évident. Et puis l'explication de ce que nous faisons n'est acceptée qu'un temps. Sans cesse il s'agit de redonner des preuves de notre identité. La meilleure manière de décliner notre identité s'est avérée celle de révéler à l'autre ce que nous pensons dans de telles discussions. Il s'agit de sortir de la catégorie trop forte dans laquelle nous sommes systématiquement placés. Les jeunes de ces quartiers, notamment, dont le comportement, si fortement ancré dans l'espace public, est souvent décrit comme anomique, marqué du sceau de l'errance, surprennent par leur habilité au dialogue, la capacité d'écoute, même s'il faut sans cesse batailler pour rappeler que notre motif n'est pas celui du journaliste ni du policier. La rixe langagière, telle que l'a étudiée David Lepoutre[6] chez les jeunes de

[6] Lepoutre, David, *Cœur de banlieue, codes, rites et langages*, éditions Odile Jacob, 1997

banlieues, induit chez les locuteurs une rapidité de réponse au coup ou à l'insulte, une volonté d'avoir le dessus, autant de qualités témoignant d'un investissement dans une conversation qui permet le dialogue. La contradiction – intervention dans l'entretien de l'interviewer s'opposant au point de vue développé précédemment par l'interviewé (Blanchet, Gotman, 1992) – s'inscrit au nombre des stratégies connues et utilisées par les sociologues pour inciter l'interviewé à sortir d'un discours convenu. Nous en avons d'autant plus largement abusé qu'elle participe de la rixe langagière auquel certains jeunes semblent accoutumés et qu'elle permet l'implication d'un acteur, et non d'un habitant « de banlieue ». Et puis l'individu, selon Tarrius[7], sans pouvoirs, ni statuts sociaux, peut exprimer tout autant, si ce n'est plus, ,que celui chargé de dire "la parole" - pensée de l'Etat.

L'entretien répété avec la même personne permet, selon Beaud et Pialoux (1999), de saisir les écarts entre ce qui est énoncé dans un premier temps et dit par la suite. Quelques personnes ont été interrogées plus d'une fois. Nos entretiens, de fait, ont pu être nourris de notre immersion dans les lieux. L'entretien selon Jean Marc Weller (cité par Corcuff, 1995) donne une vision stable de la personne, l'observation continue des activités ordinaires apporte une vision plus hétérogène. La personne déjà interviewée pouvait à nouveau être rencontrée sur le pas d'une porte, ou d'un parking, alors que nous entretenions avec une autre. Certains entretiens ont pu se prolonger par des invitations à prendre le thé, le café, l'apéritif, voire même (une fois) à dîner. Faire un entretien sur un parking sous-tend aussi la présence d'autres personnes que celles interviewées : ceux, de passage susceptible de donner leur avis, et que nous pourrions rajouter à la liste des personnes de notre échantillon. Car si les paroles ainsi récoltées ne suivent pas les règles de l'art – plusieurs personnes parlent en même temps, certains entretiens sont brefs - leur multiplication est riche d'informations. Notre immersion dans le site nous a permis d'approcher à nouveau, et à plusieurs reprises, des mécaniciens (trois notamment), pas toujours prêts à nous parler dans un premier temps.

Aussi, si la plupart de nos entretiens ont été enregistrés et décryptés, on comprendra que certains, ceux avec les mécaniciens notamment, ne le sont pas. Selon Alain Blanchet et Anne Gotman (1992) l'utilisation du magnétophone « concrétise dans la relation duelle une

---

[7] Tarrius Alain, Missaoui Lamia, « *Les fluidités de l'ethnicité : réseaux de l'économie souterraine, codes de l'honneur, transitions sociales et transformations urbaines* »,Rapport, Université de Toulouse le Mirail, Plan Urbanisme Construction et Architecture, Ministère de l'Equipement des Transports et du Logement, septembre 2000

présence tierce et donne à l'interlocuteur une situation d'exception » ((p76), ce qui n'est nullement le cas de photographies, non utilisées comme source dans cette thèse. Les photographies dans des quartiers, fréquemment sous les feux de l'actualité, ne sont pas toujours bien accueillies : les étudiants en architecture et les journalistes, plus particulièrement agressés lorsqu'ils prennent des photographies, le savent bien. Prendre des photographies, en outre, contribue à souligner notre statut d'étranger sur des lieux sans cesse étudiés et scrutés par des acteurs en tout genre. Les rares fois où nous nous sommes hasardés à photographier, une fois une couronne de boxes d'un balcon pourtant situé au 6^{e} étage d'un immeuble, une autre fois au pied d'un immeuble, une aire de stationnement, se sont traduites par quelques réactions agressives : dans le premier cas, les jeunes installés dans la couronne de boxes éloignée de l'immeuble nous ont adressé des insultes : dans le deuxième cas, le propriétaire d'une voiture, nous ayant vu agir de sa fenêtre, nous a suivie jusqu'au marché ou nous avions le temps de nous rendre, pendant que lui descendait de chez lui, pour nous demander, la raison de notre geste. Si l'entretien est une intrusion dans la vie de la personne, la photographie, faite à l'insu de l'individu, ne sous-tend aucun dialogue.

Précisons, enfin, une chose. Nous ne nous sommes pas rendue en voiture dans les quartiers étudiés. Car si nous ne craignions rien, à contrario de ce que disaient les acteurs institutionnels nous décourageant d'aller interroger des personnes sur le parking, la voiture, comme nous le verrons, peut faire parfois l'objet de bien des égratignures : celles que l'on porte moins contre l'individu, que contre son substitut, surtout s'il représente un extérieur par trop inquisiteur.

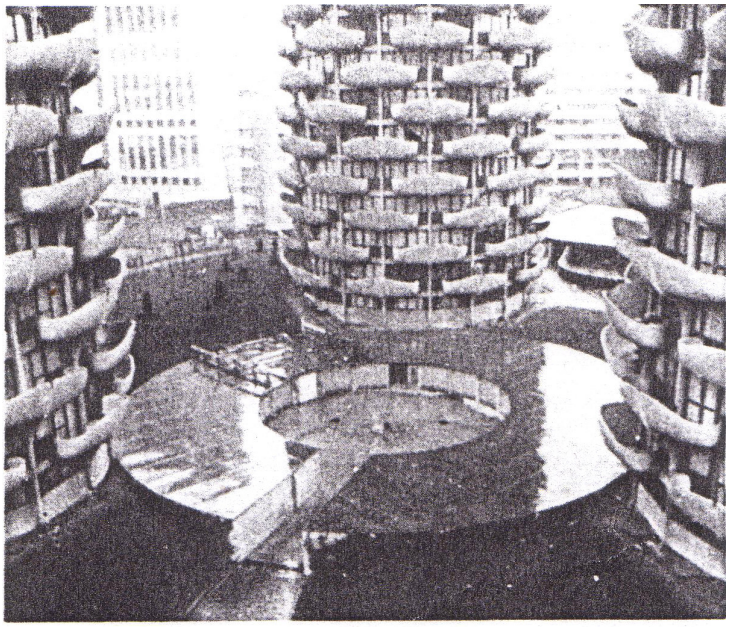
Illustration 6 ; Quartier du Palais, immeubles HLM de la Lutèce, L'immobilière familiale .

Illustration 7 Quartier du Palais, Stationnement en surface, utilisé par les habitants des immeubles HLM de la Lutèce, couronne de box affectée aux « choux » en copropriété, (montage photographique fait par un(e) habitant, conservé dans le courrier des plaintes du service voirie de la ville de Créteil)

Illustration 8 Quartier du Palais, double couronne de box traversée par le boulevard Pablo Picasso, le Mail des Mèches, affectée aux immeubles choux en copropriété

Illustration 9 : Quartier du Palais, double couronne de box

Illustration 10 Quartier du Palais couronne de box



***Les épis** : effort de recherche incontestable.*
Les parkings, le seul espace bien traité.

Illustration 11 : Box (Ministère de l'Equipement, journal de consultation des habitants,1977)

Illustration 12 : Quartier du Palais, couronne de box desservant les deux immeubles en copropriété et l'immeuble affecté aux employés de la Poste

Illustration 13 : Quartier du Palais, entrée d'une couronne de box

Illustration 14 : Boulevard Pablo Picasso traversant le quartier du Palais

Illustration 15 : Quartier du Palais, couronne de box

Illustration 16 Quartier du Palais

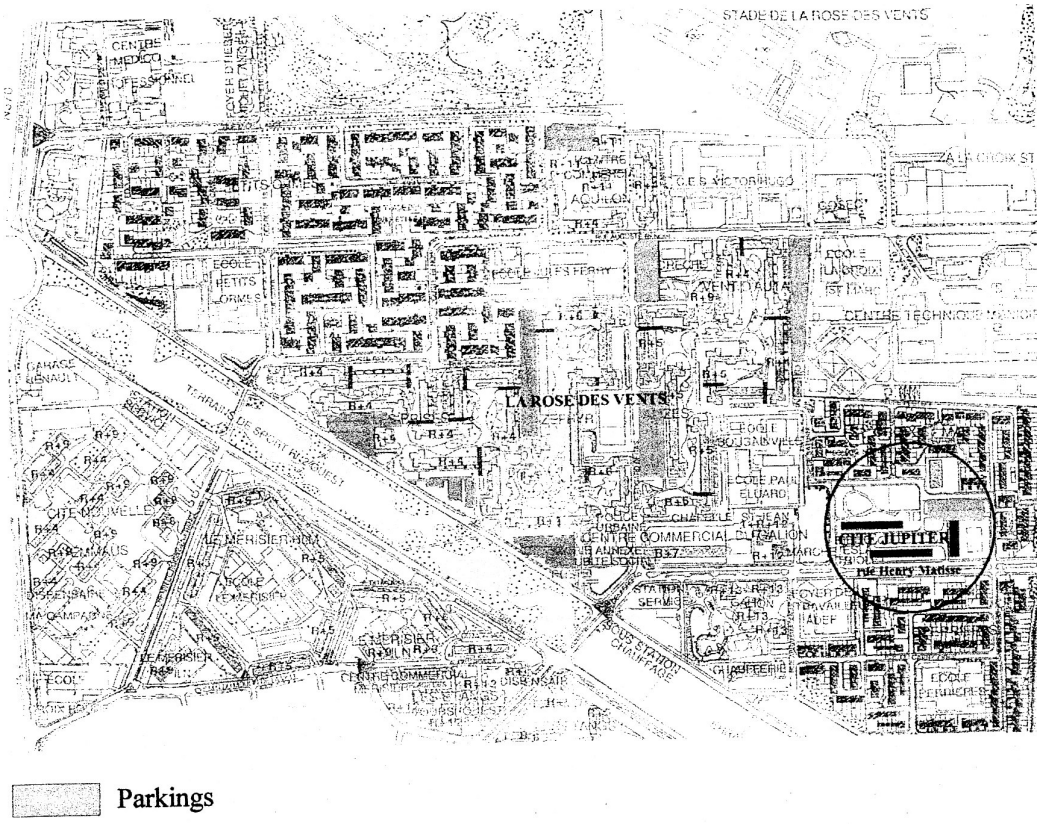


Illustration 17 La cité Jupier au sein du quartier des 3000 à Aulnay-sous-Bois (source GPU)

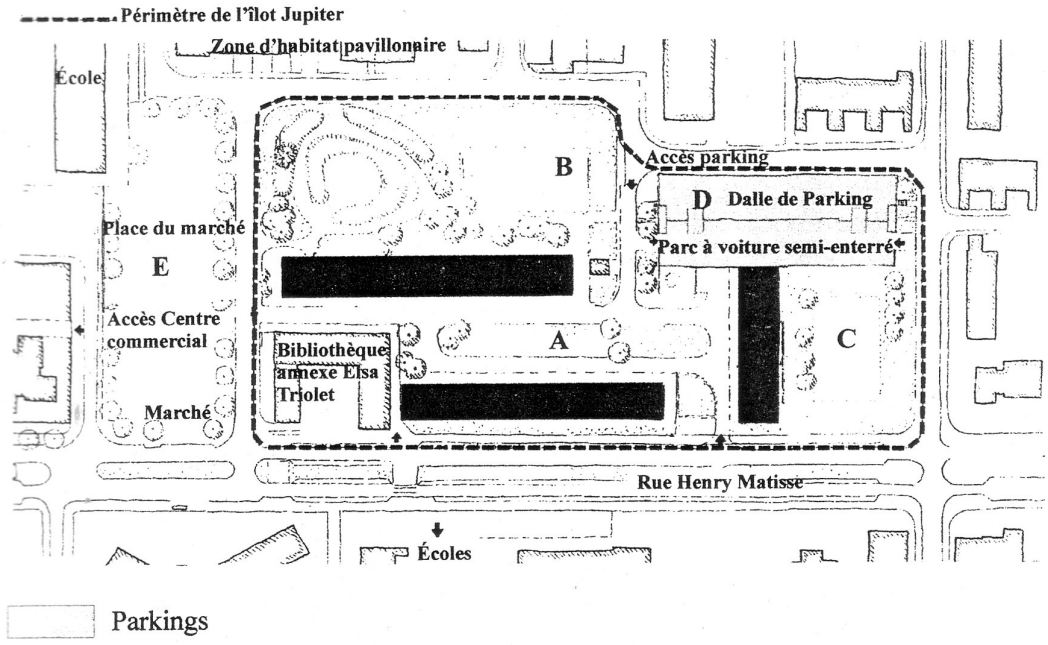


Illustration 18 : Quartier des 3000, Cité Jupiter, Plan masse (document GPU)

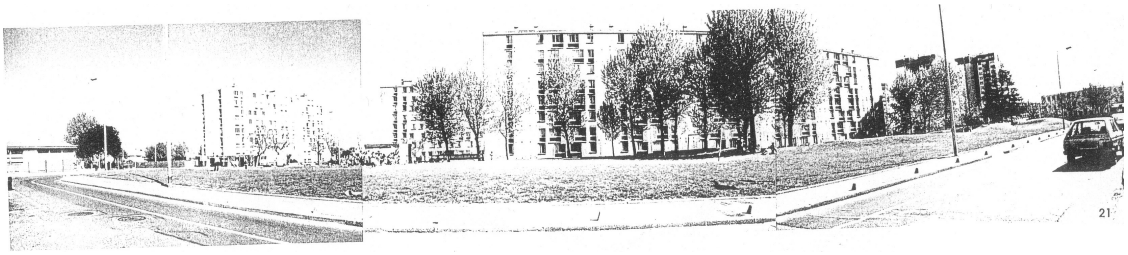


Illustration 19 : Quartier des 3000, Cité Jupiter (document GPU)

Illustration 20 : Quartier des 3000, Cité Jupiter (document GPU)

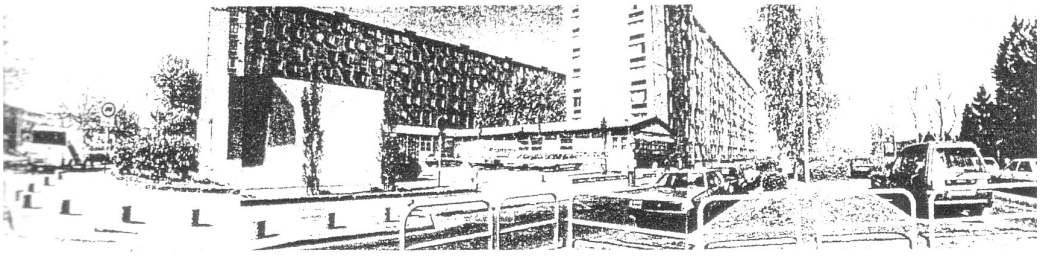


Illustration 21 : Quartier des 3000, Cité Jupiter (document GPU)

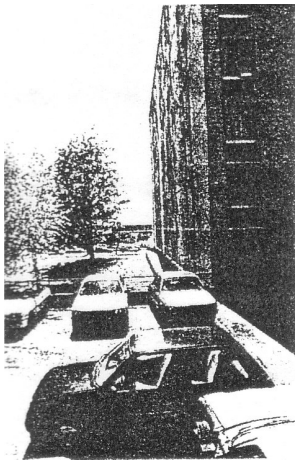


Illustration 22 : Quartier des 3000, Cité Jupiter (document GPU), dalle de parking

Partie 2

Chapitre 1 : Une voiture peu utilisée (ou peu utilisable) donc très présente

Comprendre le sens de l'emprise et des usages de l'espace occupé par la voiture stationnée dans l'enceinte de la résidence, ainsi que nous nous proposons de le faire, nécessite que l'on s'arrête un bref moment sur le véhicule lui-même, sa possession et ses usages. Le contexte même des quartiers – dont la caractéristique est d'être tout à la fois relégués et paupérisés – confère-t-il au véhicule une place particulière dans la vie et dans l'espace résidentiel des habitants ? La voiture, généralement appréhendée comme un objet banalisé (ainsi que son corollaire, le parking), ne l'est pas autant dans les quartiers qui nous intéressent. A l'heure d'une mobilité nécessaire à l'intérieur de la ville distendue, la voiture est certes un bien banalisé, et la situation même des quartiers à la périphérie des villes rend pour beaucoup sa possession obligatoire (Dupuy, 2001 ; Belli-Riz, 2001 a). Si les usages de la voiture sont comme ailleurs diversifiés, deux grands types semblent plus particulièrement émerger dans les quartiers étudiés. Un premier groupe d'habitants semble répondre au modèle de la dépendance automobile tel que théorisé par Gabriel Dupuy (2001). Dans un monde où donc la voiture « est un moyen habituel de se déplacer avec l'élargissement territorial », les ménages même peu argentés sont en quelque sorte victimes de cette dépendance automobile, puisque contraints d'intégrer, même sous des formes dégradées, ce mode de déplacement généralisé. Les quartiers étudiés sont, certes, assez bien desservis en transports en commun, mais ces derniers ne répondent pas forcément aux besoins de déplacement des habitants. Le coût que représente son usage ou sa possession incite toutefois un autre groupe d'habitants à en limiter son usage dans le temps et l'espace. Cette utilisation rationalisée du véhicule correspond au modèle d'assignation territoriale décrit par Gabriel Dupuy et qui s'oppose au premier. Les politiques urbaines en tentant d'inscrire dans le quartier l'ensemble des services et équipements nécessaire à la vie locale le permettent. Pour ces habitants, la voiture ressort comme un bien moins banal que précieux, souvent immobile, ce qui contribue à la rendre particulièrement présente dans l'enceinte de la résidence.

1. Un objet banalisé ; une population bel et bien motorisée

La possession d'une voiture, liée au degré d'urbanisation, est en premier lieu fonction du revenu (Madre, 1993). Les ménages modestes seraient ainsi moins motorisés que les ménages plus aisés. Ils seraient également plus nombreux, selon Jean-Pierre Orfeuil (2004), à ne pas être dotés du permis de conduire. Chez ces derniers, « *les taux de motorisation par ménage, nombre de voitures par personne et même par adulte sont nettement plus faibles : 0,4 véhicules par adulte, contre 0,6 en moyenne et 0,85 chez les ménages aisés* » (p. 39). Mais si les écarts sont certes importants, les inégalités de motorisation sont moins fortes que les inégalités de revenu (Orfeuil, 2002, Paulo, 2006).

En l'occurrence, si les résidants des quartiers HLM sont statistiquement moins mobiles que les habitants des autres espaces de la ville (Guidez, 1994), ils n'en sont pas moins bel et bien motorisés. Le taux de motorisation, dans les deux quartiers étudiés, est proche de la moyenne nationale, stabilisée à 78 %[8] : 77 % des ménages à Aulnay-sous-Bois disposent d'au moins une voiture. A Créteil, on compte 0, 95 voitures par ménage dans la partie Nord, recensant laplupart des immeubles HLM, 1, 1, pour la partie Sud, où sont concentrées les immeubles copropriété, alors que la moyenne commune est à 0, 98[9]. Pour Vaulx-en-Velin, commune presque entièrement située dans le périmètre d'un Grand Projet Urbain, les données du recensement de 1999 mises en avant par Maurice Chevallier (2003) donnent à voir un taux de motorisation par ménage proche de la moyenne nationale : 31 % des ménages n'avaient alors aucune voiture, 51 % en avaient une seule. Maurice Chevallier qui étudie une population à faibles revenus dans les banlieues lyonnaise et grenobloise, considère que la voiture participe, ainsi que le disait autrefois le sociologue M. Verret (1979) du logement HLM et de son confort, « *de la conquête de l'ordinaire* ». La voiture, selon lui, n'est plus un signe de distinction sociale ou d'embourgeoisement. Plus qu'une aspiration, elle est un besoin intériorisé. « *La capacité de mobilité, de fait, et le plus souvent de mobilité autonome via l'automobile, est devenue une norme sociale, un prérequis, au même titre que lire, écrire ou compter, même si ce savoir n'est pas enseigné à l'école* », rappelle Jean-Pierre Orfeuil (2004, p.15). Elle est une condition d'inscription normale dans la vie sociale.

---

[8] Chiffre de l'année 2000 donné par Belli Ritz (2001).

[9] Recensement INSEE, 1991.

Les automobilistes pauvres interrogés par Maurice Chevallier considèrent la voiture comme un « *bien ou un service normal (comme le HLM confortable) auquel on a en quelque sorte droit* ». Même les ménages les plus pauvres se motorisent. « *En matière de voiture*, estime Maurice Chevallier, *cet ordinaire l'est d'autant plus que ces autos, elles, sont très ordinaires, voire minables »* (2003 p 24). Le commissaire d'Aulnay fait le même constat sans pour autant partager le jugement de valeur de ce sociologue. « *Aux 3000*, nous explique-t-il, *vous ne trouverez pas trop de belles voitures, vous trouverez les voitures de monsieur tout le monde.* » La belle voiture, très présente dans les publicités[10], est dans les deux quartiers étudiés peu fréquente, mais ce fait ne leur est pas spécifique. Les voitures des personnes interviewées, achetées le plus souvent d'occasion, étaient le plus souvent âgées et gardées une dizaine d'année. Leur prix à l'achat oscille entre 4590 et 262 400 euros, la moyenne semblant se situer autour de 59 000 euros.

Les travaux de Caroline Gallez, Jean-Pierre Orfeuil et Annarita Polacchini (1997) montrent une domination toujours plus nette de l'automobile : une augmentation des distances parcourues, une baisse conséquente des budgets-temps consacrés aux déplacements qui valent pour toutes les catégories socioprofessionnelles, y compris pour celle des demandeurs d'emplois. La voiture, dans les quartiers construits à la périphérie des villes, peut, de fait, être une nécessité absolue. Elle est la condition *sine qua non* pour se rendre à son travail ou pour obtenir un emploi. Le schéma radioconcentrique des transports en commun de la région Ile-de-France, en premier lieu, laisse de côté ceux que leur activité mène au-delà de ses radiales. 65 % des actifs du nord d'Aulnay travaillent en dehors de la ville d'Aulnay[11].

Dans notre corpus d'entretiens figure l'exemple de M. Li, un employé d'une société électronique résidant à Aulnay-sous-Bois. Travaillant dans le département 92, il déclare ne pas pouvoir se passer de véhicule. Pour lui, le transport en commun – dont l'utilisation reviendrait, insiste-t-il, moins cher que la voiture – supposerait de longues chaînes multimodales. Il faut tout d'abord prendre un bus, puis un RER et un métro, encore un métro

[10] Le Goff (1999) : L'automobile est le secteur de l'industrie qui possède le plus gros budget publicitaire. Ceci s'explique par la concurrence qui s'exerce dans ce qui constitue l'un des plus grands domaines de l'industrie mondiale, la crise qui la profondément ébranlé et la forte symbolique de la voiture.

[11] *Diagnostic des quartiers Nord*, 1990, Grand Projet Urbain.

et un bus enfin, ce qui au final revient à passer une heure trente aller, une heure trente retour, au lieu des vingt minutes habituelles requises pour chaque trajet effectué en voiture.

Le bureau d'étude Béture-Isis, dans son étude *Quartiers Nord d'Aulnay. Etude des déplacements* (1994), note que les déplacements vers les pôles limitrophes exigent l'emprunt de deux moyens de transport en commun (Paris II Nord est à cinq minutes de voiture et à vingt minutes de bus et de RER). L'étude cite l'exemple d'une femme ayant dû refuser un emploi de femme de ménage à l'hôpital Beaujon pour la seule raison que les quartiers Nord d'Aulnay y sont très mal connectés. Et une personne que nous avons interrogée (Mimoun, 55 ans) impute la cause de son chômage de très longue durée à l'absence d'un moyen de locomotion personnel. « *A chaque fois,* dit-il*, ils* [les Assedic] *me radient ; ils me trouvent du boulot, mais comme j'ai pas le permis, je ne me présente pas, ils me radient*. »

Désenclaver les banlieues périphériques de manière à les relier aux cœurs actifs des villes a été un discours moteur de la politique de la ville et a conduit en matière de transport public à de réelles améliorations. Une ligne de bus, financée par la ville d'Aulnay-sous-Bois et la région Ile-de-France, a été créée en 1997, dans le but de relier les quartiers Nord au pôle d'emploi de Roissy. Devant la crise persistante de l'emploi, on doit en outre depuis peu à quelques associations agissant dans le domaine de l'insertion le fait de vouloir rattacher la question de l'exclusion à celle de la mobilité de l'individu. Le prêt ou la location de véhicules personnels comme le vélo ou la mobylette et la voiture, proposée notamment par l'association Allo Insertion Lotoise (AIL 46) aux chercheurs d'emplois, entend pallier à la difficile équation : sans véhicule, il n'est pas possible de trouver un emploi, et sans travail, il est peu aisé d'acquérir un véhicule.

Contribue à cet état des faits la remise en cause de la société salariale (Castel, 1995) au même titre que l'éclatement d'un territoire, au sein duquel bassin d'emploi et bassin d'habitat s'avèrent aujourd'hui dissociés. La ville post-moderne ou sur-moderne, selon l'acception qui lui est donnée, tend à reconfigurer la ville des années 50-70. Celle-ci cherchait un recoupement entre zones d'habitat et zones d'activités. Rappelons que les grandes entreprises implantées en banlieue et fortement demandeuses de main-d'œuvre, s'étaient attachées lors de la construction des grands ensembles à peser sur les politiques de logement, lorsqu'elles ne construisaient pas elles-mêmes leurs logements (Voldman, 1986 ; Ascher, 1995, Le Breton Eric, 2004). Et Pierre Randet, haut responsable du MRU, de souligner : « *Que l'on installe*

une usine de 2 000 ouvriers, c'est une ville de 8000 ou 10 000 habitants qu'il faut construire. » (Voldman, 1986, p. 84). Les grands ensembles, en somme, s'ils ont été installés dans les champs de betteraves, n'en étaient pas moins mitoyens des zones d'activités exigeant main-d'œuvre et terrains peu onéreux nécessaires à leur expansion.

Aujourd'hui, dans une ville où la géographie de l'habitat ne recoupe plus celle des entreprises, la dépendance à l'automobile s'est accrue. Cette dépendance, comme tend à le démontrer Sandrine Wenglenski (2003) dans sa recherche sur l'accessibilité des actifs au marché de l'emploi en Ile-de-France, est d'autant plus prononcée que l'emploi est déqualifié. A temps de trajet égal entre le domicile et le lieu de travail (une heure), un cadre a accès à 83 % des postes de cadres en Ile-de-France, un ouvrier seulement à 69 % de l'emploi ouvrier. Nous ajouterons que le niveau de qualification particulièrement bas dans les quartiers n'est pas sans donner un caractère d'éloignement à des pôles jugés habituellement proches[12]. Le gardiennage, par exemple, est une profession souvent exercée par les habitants que nous avons interrogés, mais dont les horaires ne sont pas forcément conciliables avec les transports en commun. Ainsi, un jeune de 17 ans attend avec impatience d'avoir l'âge de posséder une voiture : agent de sécurité à la Gare du Nord, à quinze minutes de RER, il se voit obligé d'interrompre son travail à minuit quinze au lieu d'une heure du matin comme l'exige son contrat de travail, pour pouvoir prendre le dernier train. La très nombreuse population féminine d'origine étrangère qui travaille dans des entreprises de nettoyage industriel des environs d'Aulnay, pâtit également de ce problème : elle n'est pas la mieux lotie en matière de permis de conduire et de voiture, et ses horaires de travail sont également tardifs et peu adaptés aux horaires des bus qui, en soirée, se raréfient. M. Dieudonné rencontre les mêmes difficultés. Son travail à l'hôtel Continental à Paris fluctue selon les besoins de l'employeur. Il utilise son véhicule, qu'il juge indispensable lorsqu'il travaille la nuit ou jusque tard dans la soirée. Le service des bus, si le trafic devient rare en soirée, perdure toutefois jusqu'à minuit, du moins en principe. Le service, au moment de nos entretiens, se trouvait interrompu après 20 h 30, car les bus, à la suite d'agressions et de caillassages exercés à leur encontre, avaient reçu l'autorisation de contourner après cette heure les quartiers Nord d'Aulnay. En banlieue, de manière générale, la violence dirigée contre des institutions, parfaitement représentées par le bus et son conducteur en uniforme, est qualifiée par le sociologue Azouz Begag (1993) « *de*

[12] 50 % des plus de 14 ans, selon les sources du GPU d'Aulnay, ont déclaré n'avoir aucun diplôme, contre 25 % en Ile-de-France.

tendance séparatiste » (on coupe les ponts qui lie la banlieue à la ville-centre, façon guérilla). Cette tendance séparatiste qui constitue un moyen, selon ce dernier, de se révolter contre un système dont on se sent exclu, contribue indirectement à augmenter la nécessité de recourir au véhicule individuel.

1.1 Une voiture ou plus par ménage, une voiture ou plus au pied du logement

Le taux de motorisation de 1,13 par ménage donné par le bureau d'étude Béture-Isis[13] est une donnée moyenne. Car, si certains ménages, peu nombreux au demeurant dans notre corpus, n'ont ni permis ni véhicule, tel ce couple de retraité portugais habitant la cité Jupiter depuis sa construction (M. et Mme Pereira), d'autres au contraire en possèdent plusieurs. La multipropriété, si l'on prend l'exemple de Vaulx-en-Velin étudié par Chevallier (2003) où 18 % des habitants avaient au moins deux voitures, est certes inférieure à la moyenne nationale évaluée à 30 %, mais elle n'en demeure pas moins notable.

Aulnay comprend un nombre important de familles monoparentales (15,65 % de la population[14]), mais aussi, et ce plus que dans n'importe quel autre grand ensemble de Seine-Saint-Denis, de familles nombreuses. Les données sur la population (statistiques de 1990) font état sur un total de 9 000 familles, de 26 familles de 11 personnes minimum, 153 de 8 à 10 personnes, 1 206 de 4 à 7 personnes. D'une manière générale, les familles avec enfants représentent 73 %, le nombre moyen d'enfants par famille avec enfants étant de 3,20 %.

Ainsi, la voiture est certes encore une affaire de revenu, mais elle est aussi une affaire de génération. Les jeunes, comme le dit Jean-Loup Madre (1993), sont généralement plus motorisés que les personnes plus âgées. Dans les quartiers Nord d'Aulnay avec une population jeune très importante et par conséquent une forte représentation de familles

---

[13] *Quartiers Nord d'Aulnay. Etude des déplacements*, rapport, avril 1994.

[14] Ces chiffres ainsi que les suivants proviennent de APES, 1996, Enquête sociale préalable à la réhabilitation des immeubles, Aulnay-sous-Bois.

nombreuses, cela se vérifie nettement. La voiture serait tout particulièrement le bien des fils de la famille. Ces derniers, déclare un animateur, sont souvent motorisés, alors que les pères, pour des raisons financières, ne le sont pas forcément. Pour nous démontrer l'insuffisance des places de stationnement, un jeune médiateur compte le nombre de fils qu'il connaît. Samir fait le même constat : « *En 81, ici, à l'époque,* nous explique-t-il, *c'était une résidence. Chaque appartement avait un numéro dans le parking. Il est encore là le numéro. Chaque place était réservée. Maintenant tu peux te garer sur n'importe quelle place. Il n'y pas de problème. Puisque maintenant il y a plus de voitures, dans chaque famille, tu trouves quatre ou cinq gosses dedans, et chaque gosse, il a une voiture.* »

Nous noterons que certains pères qui n'ont pas pu s'offrir de permis de conduire, se mobilisent pour que leur fils en ait un. Un père marocain, aujourd'hui logé dans un pavillon des quartiers Nord d'Aulnay-sous-Bois, a même acheté une voiture pour son fils aîné avant même que celui-ci ait atteint l'âge du permis de conduire. Si la voiture est un bien banalisé, comme l'estime Chevallier (2000), elle l'est en particulier par l'effet de génération qui, selon Orfeuil (2004), tend à compenser les inégalités d'accès à l'automobile, encore liées au revenu. Gabriel Dupuy (2001) observe également dans le quartier Salvador Allende, à Saint-Denis une possession plus généralisée du véhicule chez les jeunes générations : elle leur permet de sortir du modèle de dépendance locale. Pour les parents qui peuvent se mobiliser pour l'obtention du permis de leurs enfants, l'acquisition du véhicule semble incontournable.

Selon nos entretiens, l'argent des moins de dix-huit ans serait dépensé en grande partie pour les vêtements et le « Mac Do ». L'âge du permis approchant, ils tendraient à économiser en vue de l'achat d'une voiture. Plusieurs jeunes entre dix-sept et vingt-trois ans que nous avons interrogés nous disaient être les seuls (avec parfois un frère) à disposer d'un véhicule dans le ménage. Mais la voiture, très valorisée, participe également d'un désir de normalisation et d'indépendance que l'on désire ou non afficher, d'autant plus que la décohabitation des jeunes peut être tardive. Aussi, si l'acquisition de la voiture relève, en somme, de la conquête de l'ordinaire, ainsi que l'estime Chevallier, l'accès à cet ordinaire peut être différé de une ou plusieurs années. Gabriel, par exemple, l'envisage, dans un vague horizon de deux ans : « *Je ne vais pas toute ma vie rester chez mes parents, faut que je songe à partir, ça demande des sous, ça se prépare, tout ça. D'abord, j'ai ma voiture, je mets de côté de l'argent, je cherche une voiture pas chère, qui tient la route, et après je pars de chez mes parents. En gros, d'ici deux ans je pars, ça y est, je suis parti, c'est du projet, j'aimerais bien que ce soit plus sûr.* »

L'ensemble des voitures d'une même famille tend à s'agglomérer au plus proche du logement, ce qui n'est pas sans participer à la très forte congestion des pieds d'immeuble. Sur le parking Degas à Aulnay, objet d'un stationnement particulièrement anarchique depuis la fermeture de sa partie souterraine, les différentes voitures d'un même appartement sont rassemblées sous la fenêtre, à portée de vue. « *Les voitures d'une même famille sont de préférence garées ensemble sous le logement* », nous explique Samir, dont la famille se réduit à quatre frères, les parents étant retournés au pays. L'éclatement de la cellule familiale traditionnelle, constatée dans d'autres strates de la société, se vérifie également – on tend souvent à l'oublier – dans les quartiers, par-delà la seule figure de la mère célibataire. Cet éclatement, qui nécessite aujourd'hui de penser autrement la distribution des pièces de l'appartement, se répercute également dans l'espace public en lieu et place du parking. La cellule familiale de Samir, par exemple, compte autant de voitures que de membres : l'une est garée sur une place de parking autorisée, les autres à côté, l'une mordant un peu sur la pelouse, l'autre transversalement à la première de manière à ne pas gêner le passage des autres automobiles.

1.2 La double possession des classes moyennes, la voiture de fonction, la voiture temporaire

Le ménage possédant une seconde voiture, en particulier lorsque la femme ou la fille travaille, se rencontre plus souvent dans la classe moyenne, celle-là même que, dans un objectif de mixité, l'on souhaiterait attirer dans les quartiers. On oublie souvent, comme le soulignent les travaux de Jaillet et Péraldi (1997), qu'elle ne les a pas encore totalement désinvestis. Particulièrement bien représentée à Créteil, elle l'est aussi dans les quartiers Nord d'Aulnay, bordés comme nombre de grands ensembles de pavillons. Le taux de motorisation dans ces zones pavillonnaires (1,5 voitures par ménage [15]) est supérieur à celui des logements collectifs et se mesure dans l'espace public par un nombre important de véhicules. A Créteil, la gratuité du parking de la galerie commerciale, à priori réservé aux clients de cette dernière mais utilisé

[15] Béture-Isis, *Quartiers Nord d'Aulnay. Etude des déplacements,* rapport, avril 1994.

par les habitants du quartier du Palais, est demandée par les habitants de la résidence du Grand Pavois pour le stationnement de la deuxième voiture. Ces derniers l'expriment clairement dans une pétition adressée à la mairie. Dans les quartiers Nord d'Aulnay, la rue Neptune hérite non seulement des voitures de la cité Jupiter, mais également de ceux des pavillons riverains, les garages inscrits en rez-de-chaussée ne pouvant accueillir plus d'une voiture.

La double possession peut être également, même pour un résidant en HLM, le fait d'un seul et même homme. Citons le cas d'un jeune Malgache (Constant) qui réunit à lui seul les deux voitures de la famille, ou celui de M. Olga, passionné de voitures et doté d'une voiture un peu ancienne (une Passat) destinée à l'usage quotidien et stationnée dans l'espace public, et d'une plus luxueuse (une Mercedes) qui loge dans le box. Mais la double possession peut également revêtir une autre forme, car nombreux sont les habitants des deux quartiers étudiés qui détiennent, en plus de leur voiture personnelle, un véhicule de service, affecté par l'entreprise, et qui, le soir venant, vient à échouer sur le lieu du domicile.

Le nombre de voitures, difficile à évaluer en raison de l'évolution du peuplement d'un ensemble résidentiel, comme le suggèrent Barthélemy, Reynal et Rigaud (1998), peut être également fonction du parcours temporel de l'individu. En l'occurrence, la possession d'une voiture peut être ponctuelle et varier dans le temps. Elle est étroitement liée au revenu et au travail. Ce dernier, qui permet de l'acquérir, est aujourd'hui particulièrement oscillant. Le retour à l'emploi peut s'accompagner de l'achat ou du rachat d'une voiture, ainsi que le remarque le gardien de la cité Jupiter, pour qui la petite reprise économique de l'an 2000 peut se mesurer au nombre plus important de voitures stationnées au pied des immeubles. M. Grumau, l'âge de la retraite venu, s'est dessaisi de son véhicule pour ne plus supporter les frais d'utilisation. Il n'en a pas moins fait de la question du stationnement un cheval de bataille.

L'on notera que la question du stationnement mobilise dans nos entretiens tout autant ceux qui ne possèdent pas de voitures, mais pour qui l'hypothèse d'en acquérir une n'est pas exclue. Le père de famille sans permis peut se sentir concerné par un espace susceptible d'accueillir la voiture du fils. Citons le cas d'un homme qui a loué un box en vue d'y garer la voiture de son fils, lorsque celui-ci aura l'âge d'en posséder une.

2. La voiture assignée à résidence

2.1 Un outil de locomotion souvent immobile

De fait, la voiture a un coût : elle occupe tout frais confondus (achat, entretien, réparation, carburant) 12,5 % du budget des ménages[16]. En raison de ce coût, considéré comme élevé dans les deux quartiers étudiés, elle tendrait à être peu utilisée. Si l'on estime, d'une manière générale, qu'une voiture circule en moyenne une heure par jour et stationne vingt-trois heures par jour, à Créteil comme à Aulnay elle aurait plus tendance encore à rester sur le parking. En effet, le coût à l'achat, selon nos entretiens, n'est pas le plus difficile à supporter, le plus dur viendrait après. « *Une bonne voiture qui roule bien, qui roule très bien même* », nous explique un jeune, très vite rejoint par d'autres de sa bande, « *peut être accessible pour 10 000*[17] *francs* ». Dans cette bande, certains travaillent, d'autres sont en formation ou au lycée technique, d'autres encore vendent des places au noir à l'occasion des matchs de foot, et quelques uns cumulent les statuts. « *Tu vends les places pendant neuf mois,* dit l'un d'eux actuellement en formation, *après tu travailles deux mois, ça y est, t'as une voiture. Lors des matchs du Parc des Princes, de bons matchs comme le PSG contre Marseille, si ça nous rapporte en une soirée que 1 000 francs, c'est qu'on travaille mal. Pour le Mondial, on avait une place. On l'a vendue 4 000 francs, on l'avait achetée pour 400 francs* ».

Le fort immobilisme de la voiture, utilisée de façon limitée dans l'espace et le temps, serait donc dû aux frais importants de fonctionnement. A Aulnay, dans le parc du Logement Français, principal bailleur des quartiers Nord (3 000 logements), 58 % des occupants en 1990 avaient un revenu inférieur à 60 % du plafond imposé aux locataires d'HLM[18]. Dans les

[16] Comptes nationaux, INSEE, 1995. L'utilisation du véhicule (entretien, réparation, carburant) équivaut à 8,5 % de la consommation des ménages. Son cout élevé à l'achat tend à en faire le deuxième poste, après le logement, dans le budget déquipement des ménages. (Dupuy, 2001).

[17] Les prix lorsqu'ils sont donnés en francs par la personne interrogée ne sont pas convertis en euros.

[18] LOGEMENT FRANÇAIS, 1990, *Patrimoine à Aulnay : de la connaissance de l'occupation à la politique du peuplement*.

immeubles de La Lutèce à Créteil, 86 ménages sur 164 (d'un total de 220 ménages) avaient des ressources inférieures au plafond, dont plus des deux tiers à moins de 60 %[19]. La voiture, faute d'argent pour payer l'assurance ou la réparation, peut passer plusieurs mois de l'année sur le parking.

Certains RMIstes interrogés par Chevallier (2003) ont recours à une assurance temporaire. Dans nos quartiers, nous avons observé la présence de nombreuses voitures immobilisées, l'assurance périmée ou non encore achetée. Citons l'exemple de la voiture acquise pour 915 euros par un jeune. Elle n'est pas assurée et ne le sera pas dans l'immédiat, d'autant plus qu'elle nécessite déjà des réparations. Car si le moteur est en bon état de marche, son propriétaire n'a pas compté sur « *cette petite couille, les roues déformées et le rétroviseur qu'il faut changer parce qu'elle ne passe pas le contrôle* ». Pour l'heure, se justifie son propriétaire, « *je ne vais pas très loin et ne bouge pas beaucoup* ». La voiture achetée d'occasion n'est de fait pas toujours apte à rouler immédiatement. Ainsi, un autre jeune rapporte l'histoire de la voiture récemment acquise par son frère, également immobilisée pour des raisons d'imprévus : « *Il s'est fait arnaquer, le moteur de l'auto n'a pas tenu une heure !* » La voiture de Gabriel, pour prendre un autre exemple, séjourne depuis longtemps déjà sur le parking, la batterie lui ayant été subtilisée. Si celle-ci, philosophe-t-il, « *ne vaut pas tripette* », il ne lui faudra pas moins attendre six mois pour en acheter une autre.

L'enquête de stationnement effectuée entre le 1er et le 27 février 2000 par la société ETC (Etudes, Transport et Circulation) pour le compte de la municipalité d'Aulnay, note parmi les véhicules présents dans la journée de nombreux « véhicules-ventouses ». Ces véhicules seraient à distinguer, selon ETC, des voitures épaves en raison de leur état apparemment satisfaisant. Comme le lui ont signalés les gardiens, plusieurs ne possèdent pas de vignettes de contrôle technique.

Le chômage aussi contribue à l'immobilisme de la voiture, comme l'observe le bureau d'étude Béture-Isis[20]. Ce dernier constate une forte présence de voitures immobilisées sur le parking ou la chaussée, le jour comme la nuit. Mais il n'en mentionne pas les raisons : la voiture n'est souvent pas utilisée par souci d'économie. Les enquêtes d'Eric Le Breton (2004)

[19] CODAL-PACT 94, 1999, *Le quartier du Palais, étude sociale*.

[20] *Quartiers Nord d'Aulnay. Etude des déplacements*, rapport, avril 1994.

sur la mobilité amoindrie des personnes prises en charge par des associations d'insertion par le travail implantées en grande banlieue, montrent que ceux-ci ménagent leurs voitures souvent anciennes, fatiguées ou mécaniquement fragiles.

2.2 Petits trajets et besoins rares, la voiture à moindre coût

La voiture, utilisée par souci d'économie avec parcimonie pour nombre d'habitants que nous avons interrogés, répond en priorité à trois types de trajet : les courses ; les visites de famille ou d'amis ; les besoins plus rares (les vacances, l'urgence, tel que le besoin de se rendre à l'hôpital). L'automobile est jugée indispensable, comme dans d'autres parties de la ville, quand on a des enfants. Elle l'est d'autant plus, selon M. Dieudonné, que la famille peut être nombreuse. Ce dernier l'utilise, en l'occurrence, exclusivement pour les courses comme 29 % de la population des quartiers Nord[21] : nourrir deux femmes et cinq enfants nécessite la fréquentation une fois par semaine du Carrefour de Sevran ou d'Aulnay, meilleur marché que les boutiques du centre commercial Le Galion. Il n'est pas le seul. Les centres commerciaux de quartier et les commerces de proximité sont, de fait, depuis longtemps concurrencés par les grandes chaînes commerciales. La possibilité d'accéder à des produits de moindre coût, selon Mylène Leenhardt-Salvan et Laurence Wilhelm (1988), a conduit les habitants des quartiers à adopter des pratiques de consommation éclatées sur le territoire. Dans la nomenclature donnée par une étude du CREDOC sur le commerce dans les cités (Maresca et Pouquet, 2000), le ravitaillement alimentaire est effectué dans les hypermarchés et les marchés, les surfaces plus modestes pouvant être fréquentées pour les courses d'appoint et les grands centres commerciaux pour l'habillement.

Lors d'une visite du quartier du Palais, organisée à l'attention de ses résidents par la municipalité de Créteil, un débat engagé sur la question du stationnement par une poignée d'habitants composée majoritairement de propriétaires, conclut à une impossible exclusion de la voiture des villes de banlieues, indispensable pour faire les courses. Le deuxième motif invoqué par plusieurs habitants est l'urgence. Ainsi, M. Dieudonné estime qu'avec cinq

[21] Donnée issue du rapport réalisé par le bureau d'étude Béture-Isis, *Quartiers Nord d'Aulnay. Etude des déplacements,* rapport, avril 1994. Selon cette étude, « *23 % de la population utilisent la voiture surtout pour les déplacements domicile travail, 29 % exclusivement pour les courses, 52 % pour les deux* ».

jeunes enfants, on ne sait jamais ce qui peut arriver, le jour ou la nuit. Les bus conduisant à l'hôpital Debré cessent de circuler le soir et Aulnay n'est pas Paris, où l'on peut compter sur les taxis. De plus, M. Dieudonné doute de l'efficacité du SAMU depuis le jour où l'une de ses femmes a accouché, alors qu'il travaillait, dans les bras... des pompiers. « *Les pompiers*, étaye-t-il*, c'est le meilleur service en France, quand vous appelez les pompiers, au bout d'un quart d'heure, ils sont là, mais quand vous appelez la police ou le médecin, vous pouvez attendre… Si vous attendez le médecin ? Vous avez le temps de mourir !* » Il cite encore l'exemple de sa voisine africaine, dont l'enfant s'était coincé le doigt dans l'ascenseur. Son mari l'a appelé de son lieu de travail pour qu'il les conduise immédiatement au service des urgences. « *C'est surtout pour ça et les courses que je ne peux pas me passer de la bagnole* », résume-t-il. Un jeune interviewé utiliserait la voiture aussi pour rendre des services. Quand on lui demande en quoi consistent ces derniers, il évoque également les courses et l'hôpital. Un père algérien de six enfants, doté d'une voiture utilisée rarement, cite, on verra plus loin qu'il n'est pas le seul, les visites à la famille et les vacances. La voiture, en l'occurrence, est d'autant plus utile que la famille est éclatée géographiquement, comme c'est notamment le cas pour M. Dieudonné qui a des cousins au Blanc-Mesnil, une belle-sœur et des frères dans l'Oise et en Normandie.

Par ailleurs, de nombreux habitants de notre corpus n'utilisent pas leur véhicule pour se rendre au travail, ce qui, en retour, conduit à une forte présence de la voiture stationnée dans l'espace résidentiel. Contribuent de fait à une moindre utilisation de la voiture, le coût élevé du stationnement le plus souvent payant dans les autres quartiers ou villes, l'absence de parkings mis à disposition par les employeurs, le souci d'éviter les embouteillages. De plus, la qualité de l'offre en transport public dans les deux quartiers étudiés du moins pour les liaisons avec Paris n'est pas sans induire un usage important des transports publics et, de ce fait, une plus grande occupation de stationnement de jour.

M. Olga (Créteil), cité plus haut, exerce le métier de postier et se rend à son travail à Paris en métro par souci d'économie. Il n'en possède pas moins deux voitures : une Mercedes logée dans un box, dévolue aux grandes sorties et aux courses, et une Passat, garée dehors et utilisée pour ses déambulations quotidiennes qui le mènent dans différents coins d'une banlieue mal desservie.

Dans la partie plus nantie du quartier du Palais à Créteil, nombreux sont les habitants à utiliser les transports en commun pour se rendre au travail ; l'usage de la voiture est dans ce cas limité aux courses et aux sorties du soir, notamment pour les femmes célibataires que la voiture sécurise. M. Baune, tout en possédant deux voitures (dont l'une est utilisée par sa femme), emprunte – pour des raisons écologiques – le RER pour se rendre à son bureau à La Défense.

L'immobilisation de la voiture dans l'espace de la résidence, due à des raisons diverses, a pour inconvénient de l'être dans un espace public. Celui-ci est géré par des règles qui interdisent de stationner la voiture plus de sept jours consécutifs sur le même emplacement, ce qui n'est pas sans générer un sentiment d'insécurité très partagé. L'interdiction rappelée par l'élu chargé d'animer les réunions du comité de quartier de Créteil, soulève les interrogations d'une copropriétaire qui a l'habitude de laisser sa voiture sur la voie publique lorsqu'elle part en vacances.

La voiture, inscrite dans l'espace public, fait ainsi l'objet d'une double vulnérabilité : celle de l'insécurité pesant d'autant plus lourdement que la voiture est un bien onéreux par rapport aux ressources, souvent peu utilisé pour cette raison, mais néanmoins indispensable ; celle, enfin, imputée à l'illégalité d'une pratique de stationnement hors des endroits autorisés ou plus longtemps que ne l'autorise les règles de stationnement sur la voie publique et qui conduit à faire de chacun un « délinquant ».

Chapitre 2 : L'aire dévolue au stationnement : un bien rare dans un ensemble résidentiel déprécié : une valeur ?

La voiture, principale cible de la délinquance, est un bien vulnérable dans tous les contextes. Le besoin exprimé par les automobilistes de garer leur voiture à portée d'œil et de pied –n'est pas une spécificité des quartiers périphériques comme le montrent notamment les travaux menés sur les quartiers centraux (PUCA, CERTU, 2001), mais la fermeture des parkings souterrains dans les quartiers étudiés tend à augmenter tout à la fois l'emprise et la vulnérabilité de la voiture dans l'espace public.

Le stationnement constitue, nous l'avons dit, selon Barthélemy, Reynal et Rigaud (1998), un enjeu d'importance en cela qu'il nourrirait par les désordres qui lui sont associés – des voitures stationnées de manière anarchique ; des parkings à contrario vacants laissant libre cours à trafics - le sentiment d'insécurité affectant les quartiers. Mais ce sentiment d'insécurité peut, selon nous, également provenir du fait que le véhicule, garé de manière anarchique, dans un espace qui ne lui est pas dévolu, tend à mettre son propriétaire dans une situation d'illégalité. Mais l'incivilité n'est-elle pas le fait de quantité d'automobilistes et non une spécificité des quartiers ?

Dans ce chapitre, nous nous attarderons sur la place – importante - qu'occupe la voiture à l'arrêt dans l'espace de la résidence, occasion de rappeler dans une partie introductive, que le parking, dans les quartiers, n'est pas un espace d'usage banalisé. Son utilisation à d'autres fins que celles prévues par la programmation, n'est pas sans générer un supplément de véhicules dans l'espace public.

La question du stationnement, comme nous le verrons, ensuite, est à l'origine d'un difficile dialogue entre les habitants exigeant des places pour leur voiture et les acteurs de la réhabilitation éprouvant quelques difficultés pour y répondre. La voiture, autre manière d'en mesurer l'importance, est de fait au centre des débats qui animent l'espace public. Les réhabilitations dont nous présenterons les termes oblitèrent, selon les habitants, la question du stationnement. Pour faire valoir leurs droits, les habitants s'efforcent de rationaliser une

demande. Certains le font à l'aune de l'intérêt public du quartier, dont la valorisation ne serait pas contraire à la prise en compte du bien privé qu'est le véhicule. Peut-être non sans raison? L'importance du véhicule ne se mesure-t-elle pas, par-delà son emprise spatiale, sur le plan social ? La mobilité, désormais intégrée dans nos modes de vie, celle-là même qui contribue à redessiner le territoire de la ville, n'est jamais prise en compte dès lors qu'on aborde les quartiers, toujours considérés comme des lieux exclus de la ville. Elle définit pourtant nos sociabilités, mais aussi notre rapport au territoire, que celui-ci soit ou non choisi. Et l'investissement d'un quartier ou son appropriation, étroitement liés au sentiment d'insécurité, l'attractivité, en somme, de ces lieux dévalorisés, ne se mesurent-ils pas à l'aune d'une mobilité dont on oublie de mesurer, outre l'importance, la variabilité de ses formes et effets ?

1. Le parking, par-delà le besoin, un espace d'usage non banalisé

L'offre en matière de stationnement ne prend pas toujours en compte les usages d'un espace qui, de par son inscription résidentielle, est sujet à d'autres formes d'investissement que celles qui lui sont concédées. La circulaire du 3 mars 1975[22] est explicite sur ce point : le parc de stationnement résidentiel souterrain est « *un emplacement qui permet le remisage des véhicules automobiles et de leurs remorques en dehors de la voie publique, à l'exclusion de toute autre activité* ». Les boxes inscrits en sous-sol, comme c'est le cas à Aulnay, mais aussi comme cela peut être le cas dans le parc HLM à Créteil, sont concernés par cette circulaire.

L'utilisation non conventionnelle des boxes servant d'espace d'entreposage à tout ce qui n'a pas son usage dans la maison est connue. Cette utilisation, tolérée par les bailleurs de La Lutèce, interdite par le Logement Français et le règlement de copropriété des résidences du quartier du Palais – les uns comme les autres que les boxes soient ou non souterrains, n'en fermant pas moins les yeux sur cette pratique –, augmente encore le nombre de véhicules dans l'espace public. Nombreux sont ceux, en conséquence, à stationner en dehors de la place qui leur est réservée. Le détournement du box de sa fonction initiale s'observe dans le parc HLM, mais aussi dans le parc des copropriétés à Créteil et dans les zones pavillonnaires d'Aulnay.

[22] Circulaire interministérielle du 3 mars 1975 « Parcs de stationnement couverts », J.O. du 6 mai 1975.

Citons l'exemple de ce résidant en pavillon qui stationne sa voiture dans la rue où sont également garées les voitures de la cité Jupiter mitoyenne, et utilisant le garage pour le stockage des packs de laits, poussettes et jouets des enfants. Ou encore celui de M. Quieri qui s'est attaché dès son arrivée dans un immeuble de La Lutèce à louer deux boxes, l'un lui servant pour le stationnement de son 4/4, l'autre lui permettant de stocker vieux meubles, vélos et poussettes.

La voiture stationne en dehors de la place qui lui est attribuée également pour des raisons de coût. Tout le monde n'a pas les moyens de s'offrir un box, estime Mme Olga. La charge financière du parking ne bénéficie pas de l'aide au logement et supporte la taxe d'habitation. Par ailleurs, la loi contre l'exclusion du 28 juillet 1998 tend à séparer la location de la place de stationnement de celle du logement. Autrefois ces deux locations étaient couplées pour permettre au bailleur de couvrir l'investissement des parkings qu'il était tenu de construire. Les nouveaux habitants, concernés par cette loi, peuvent ne pas louer de place de stationnement, alors que des anciens habitants sous-louent leurs boxes pour des raisons financières. Le coût du box, jugé prohibitif par certains (entre 23 et 50 euros le box selon le site et le bailleur), n'est pas un frein pour d'autres. Ainsi cette famille de cinq personnes (la mère, le père, trois fils), qui éprouve pourtant des difficultés certains mois à payer son loyer, possède deux boxes et demi : la moitié de l'un des deux boxes est sous-louée à un autre locataire avec lequel la famille en partage l'utilisation. L'espace sert à entreposer, en plus des véhicules, vieux meubles, motos et vieilles batteries, et permet au père et à l'un des trois fils, aujourd'hui au chômage, de bricoler.

Le box peut être également d'un grand recours pour l'habitant non motorisé. Mme Cordé qui a transformé le sien en remise à vêtements et autres marchandises qu'elle vend de temps à autres dans les vide-greniers, ne cèderait son box en aucune façon. Notons encore que si la pratique est interdite par le règlement, le gardien montre l'exemple de ce qu'à priori il convient de ne pas faire. La copropriété lui a concédé deux boxes : l'un est destiné au rangement de son véhicule personnel, l'autre, faute de place dans la loge ou dans les parties communes, aux produits et machines nécessaires à l'entretien et au nettoyage de la résidence.

Le stationnement anarchique le long du boulevard Pablo-Picasso par des personnes dotées de boxes fait l'objet d'une incompréhension de la part de la SEMAEST, la Société d'économie mixte d'Aménagement et d'Equipement de Créteil. L'exiguïté des boxes peut fournir une

explication. La petite taille des couronnes de boxes, en l'occurrence, est motif à maintes manœuvres et manifestations bruyantes de la part de propriétaires dotés de véhicules neufs ou de ces « jeunes vieux » conducteurs ayant acquis leur permis tardivement (après 40 ans) et encore peu habiles. Pour Mme Pali, 80 ans, sortir sa voiture du box et ne pas cabosser la voiture d'un voisin ou la sienne constitue une vraie épreuve. Le samedi, jour d'un plus grand nombre d'entrées et de sorties, certains répugnent à garer leur voiture dans le box trop exigu et d'accès malcommode. Le box de M. Cami est occupé par la remorque autorisée par la loi. Il s'en sert chaque week-end pour transporter dans sa maison de campagne tout le matériel nécessaire pour bricoler. Sa voiture, faute de place, doit rester dehors.

Ainsi, la non-utilisation du box aux fins premières de stationnement peut être également attribuée à ses dimensions, standardisées, qui le rendent inapte à contenir la diversité des voitures actuelles. Sans cesse critiquées, la surface des boxes et la hauteur de l'entrée des parkings souterrains ne permettent pas l'accès d'un type de véhicule très fréquent dans les deux quartiers étudiés. La présence massive de camionnettes et autres utilitaires est confirmée, par-delà nos propres observations de terrain, par les gardiens. Elle révèle d'ailleurs le type de profession exercée par nombre de personnes interrogées : camionneur, chauffeur-livreur, serrurier, employé de société de dépannage, employé du bâtiment ou vendeur sur les marchés.

Le maire-adjoint, délégué à la maintenance du Cadre de vie et des Travaux de quartiers, déplore, à l'occasion d'une réunion du comité de quartier de Créteil, la présence de ces véhicules occupant les aires publiques qui ne leur sont pas dévolues. De fait, la réhabilitation des parkings privés ne les prend pas en compte. M. Chiko, serrurier de profession, ne cesse de vitupérer contre la réhabilitation du parking de la cité Jupiter. Engagée en 1999, elle s'est faite sans répondre à la demande de certains habitants souhaitant le rehaussement de l'entrée du parking souterrain. La camionnette de M. Chiko, faute de pouvoir y accéder, séjourne toujours dehors ; le box, par défaut, lui permet chaque soir de ranger les outils qu'il transporte dans son Trafic et qu'il s'agit de protéger du vol. M. Thibault, lui-même employé chez un serrurier, s'en prend aux voitures « *de travail* » agglutinées sur les pourtours des immeubles. Elles sont là tout le week-end, ne repartent que le lundi matin et occupent ainsi des places de stationnement. Comme la sienne, estime-t-il, « *elles n'ont qu'à rester sur le lieu du travail !* » M. Thibault fait partie de la catégorie des privilégiés : avec sa femme et ses deux enfants mariés et indépendants, il a les moyens de se payer un véhicule personnel (une BMW). Mais

pour certains, la voiture est à la fois un moyen de transport et un instrument voire un lieu de travail et représente de ce fait un petit capital. En des lieux fortement marqués par le chômage, elle permet parfois d'exercer un travail à son compte. Mme Bony, par exemple, s'est mise à vendre des fruits et légumes sur le marché lorsqu'elle s'est retrouvée sans emploi. M. Abdelrami, un ancien restaurateur, qui avait du mal à retrouver du travail après un accident de travail, se sert aujourd'hui de sa très vieille camionnette pour vendre des sandwiches sur le marché d'Aulnay.

Peut être enfin mentionnée la présence de nombreux camping-cars et caravanes. Ce type de résidence sur roue n'est jamais comptabilisé dans les enquêtes sur la résidence secondaire, alors même que, comme le révèlent les travaux menés sous la direction de Bonnin et Villanova (1999), les formes de demeures habitées en dehors de la résidence principale sont non seulement diverses, mais sont en outre riches en terme d'investissement. Elles ne sont pas sans incidences sur la perception et la valeur du logement principal. La dépréciation d'un lieu de résidence que l'on n'a pas toujours choisi, lorsque notamment on habite en HLM, peut être relativisée par la possibilité de s'en extraire, ne serait-ce que pour le temps d'un week-end ou des vacances. Dans l'espace de la résidence où ils stationnent durablement, caravanes et camping-cars viennent d'autant plus « parasiter » l'espace public, pour reprendre le terme d'un employé de la SEMAEC, remonté à leur encontre, que la hauteur des parkings des bailleurs n'en autorise pas le rangement.

La voiture peut aussi s'octroyer, à elle seule, deux places : le box d'une part et un emplacement au dehors d'autre part. Mais ceci n'est pas le propre des quartiers étudiés. Selon une urbaniste du GPU d'Aulnay, la place de la nuit peut ne pas correspondre à celle du jour. La nuit, la voiture peut être stationnée un peu plus loin, mais doit pouvoir être vue de la fenêtre. La journée, on cherchera à garer sa voiture au plus près de l'entrée de son immeuble, ce qui est possible par le départ de nombreuses voitures. Il s'agit d'éviter des allées et venues fréquentes et une marche prolongée entre son appartement et l'automobile. Mme Louisa, propriétaire d'un appartement à Créteil, utilise pour sa voiture deux places de stationnement. Pendant la semaine, la voiture dort dans le box, car elle se rend au travail en métro ; le samedi et le dimanche, le véhicule utilisé pour les courses ou pour « se promener » est garé dehors, soit le long de la rue où le stationnement n'est pas autorisé, soit sur le parking de la galerie marchande, tout au moins lorsque celui-ci était gratuit. M. Dieudonné gare sa voiture dans le parking souterrain le soir (il n'a jamais eu de problème) ; les jours de la semaine, lorsqu'il ne

travaille pas, elle stationne en surface. La pratique du stationnement peut donc répondre à une certaine temporalité, celle induite par des pratiques de mobilité liées aux rythmes des activités. Le week-end, les beaux jours, la voiture est comme son propriétaire le plus souvent dehors ; dans ce cas, elle est susceptible d'être utilisée plusieurs fois par jour et ne loge pas dans son box.

2. Le stationnement omniprésent dans les débats publics

2.1 Le parking au centre des revendications

La voiture, très présente dans l'espace public résidentiel, se taille pour cette raison une part de lion dans les débats qui ont lieu dans le cadre de la réhabilitation des quartiers. L'importance et la nature de la mobilisation mérite d'être soulignée en des quartiers où la population est réputée désinvestir les espaces publics de délibération. La question du stationnement est d'autant plus difficiles à résoudre que les pouvoirs publics ont à cœur de concilier l'intérêt privé, le bien véhicule, et l'intérêt public qu'ils se doivent de garantir. Mais le bien privé des habitants est aussi difficile à prendre en compte, car il fait l'objet de la part des pouvoirs publics de représentations, parfois anciennes, ne coïncidant pas toujours avec celles des habitants.

Les difficultés de stationnement constituent d'une manière générale un motif d'insatisfaction important des usagers dans les enquêtes d'opinion. Dans les deux quartiers étudiés, ce sujet est constamment repris dans les lieux d'expression offerts aux résidents – réunions des comités de quartier à Créteil et celles destinées à présenter les réhabilitations à Aulnay. Le stationnement serait l'un des rares sujets, confirme le directeur du GPU d'Aulnay, par-delà l'inquiétude du surcoût de telles opérations, pour lequel la population intervient. Ceci mérite d'être noté en des lieux où la prise de parole, comme le rappellent Conan dans ses divers travaux puis Bacqué et Sintomer (1999), serait moins aisée et moins bien distribuée que dans les structures de discussion ou de concertation publiques mises en place dans les quartiers plus aisés.

Les comités de quartier de Créteil sont fréquentés par une poignée d'habitués qui ne sont nullement représentatifs de la population : une vingtaine de copropriétaires et locataires HLM, représentés à part égale, engagés pour beaucoup dans la vie associative du quartier ou marqués par d'anciennes activités politiques militantes (CGT, parti communiste). Ce genre de réunions attirerait, selon Jaillet et Peraldi (1997), la catégorie de la population la plus à même à se plier au milieu culturel des organisateurs. Les jeunes, la population d'origine étrangère comptent parmi les grands absents, rappellent Bacqué et Sintomer (1999). Les comités de quartier auxquels nous avons assisté, et au sein desquels, pouvons-nous ajouter, les retraités sont particulièrement bien représentés, n'échappent pas à la « règle ». Mais ils sont également marqués par la présence régulière de personnes, finalement diverses, ne se déplaçant qu'aux seules fins d'y soulever la question du stationnement. Citons l'intervention de cet homme d'origine indienne, ou plutôt de l'ami lui servant d'interprète, et qui quittera la réunion en colère, car ne parvenant pas à imposer le sujet qui n'était pas à l'ordre du jour. Le maire-adjoint, président du comité de quartier, d'une manière générale plutôt contenu, a lui-même eu du mal à garder son calme sur ce sujet qui vient régulièrement perturber ces réunions. Mme Philippe, déboutée par l'élu agacé par sa véhémence et ses nombreux courriers perçus comme un véritable harcèlement, tendra de donner du poids à sa demande en associant celles de personnes tout aussi concernées, mais dont on n'entend jamais la voix. Elle reviendra à la réunion suivante avec un voisin vietnamien et un voisin sri lankais, dont elle ne sait pas, nous dira-t-elle après, « *étant donné qu'ils ne parlent pas bien français ce qu'ils ont pu comprendre de la réunion* ». M. Baune est le seul propriétaire de la résidence de standing, le Grand Pavois, à être présent durant les deux ans de séances de comités de quartier auquel nous avons assisté. Il s'y est rendu à deux reprises pour exposer des revendications en matière de stationnement, après une démarche administrative régulière par courriers adressés à la mairie et restés sans réponse.

L'espace public des quartiers, investi à fréquence régulière par un bataillon de personnes penchées à son chevet – techniciens, bailleurs, élus ou chercheurs sont nombreux à sillonner le terrain –, peut se révéler comme un espace de parole pour les habitants qui par ailleurs désinvestissent les lieux d'expression offerts à la population. Dès notre première incursion à Créteil, menée dans le cadre d'une « visite organisée » destinée à présenter à quelques résidants présents les projets de « résidentialisation » des pieds d'immeuble, nous voilà plongés dans le vif du sujet. Notre déambulation est perturbée par l'invective d'un habitant

prenant à partie l'élu, les techniciens, les architectes, le service de voirie et les représentants des offices HLM. Cet habitant, exaspéré de ne trouver à se garer, les assaille d'un « *vous feriez mieux de vous occuper du problème de stationnement !* ».

Dans les deux sites étudiés, la population a multiplié les moyens d'actions : appels téléphoniques engagés dans le dédale des services administratifs, courriers adressés au service de voirie, à la société d'économie mixte, en désespoir de cause au député-maire, et, dans un cas même, au représentant de la République. Au service de voirie de la ville ou chez le bailleur des Logements Familiaux, nombre de plaintes reçues ont trait à cette question. La demande réalisée de manière individuelle peut se faire également de manière collective. Une pétition est menée à l'initiative d'un habitant de la résidence du Grand Pavois (la moitié des habitants l'ont signée), surpris qu'un autre s'apprêtait à faire de même. Les propriétaires demandaient notamment la possibilité de pouvoir bénéficier d'une carte de résident leur permettant de stationner gratuitement sur le parking du centre commercial réservé aux commerçants et aux clients. Dans le parc des logements sociaux, les habitants de La Lutèce et de L'Immobilière familiale ont lancé une pétition demandant la réfection des parkings souterrains.

Le courrier, instrument de communication de l'élite exigé par la mécanique administrative et qui doit, ainsi que ne cesse de le répéter l'élu à Créteil, accompagner toute demande émanant d'un individu, est rarement suivi d'effet et exige par ailleurs une certaine maîtrise de l'écrit. Parallèlement à la pratique du courrier, on peut noter l'importance de la photographie. Les clichés, brandis à l'occasion des réunions ou envoyés à la municipalité de Créteil, sont un moyen utilisé depuis longtemps, comme le souligne le directeur du service de voirie qui a hérité des photographies envoyées à son prédécesseur. Les habitants n'ont en effet pas attendu le numérique pour tenter de décrire et de prouver par l'image les difficultés de stationnement qu'ils rencontrent au quotidien, ce qu'édiles et urbanistes, selon plusieurs habitants, peuvent d'autant moins entendre qu'ils sont extérieurs au quartier. Les photographies exhibées dans les réunions du comité de quartier témoignent ici d'une sortie de garage congestionnée par la présence de voitures mal garées, et là de la présence de voitures de personnes extérieures au parking des résidents. Mme Guillaume, auteur de pas moins quatre-vingt photographies, se fait un peu ethnographe. L'ensemble de ses clichés rend compte du quotidien d'un parking que cette habitante a entrepris de photographier jour après jour, du haut de son balcon. Les habitants dont la compétence manuelle ou technique, comme le regrettent Bacqué et Sintomer

(1999), est rarement mobilisée dans les instances de participation organisées dans les quartiers, ne s'efforcent pas moins d'utiliser le langage des techniciens pour de se faire entendre sur le sujet du stationnement qui les intéresse tout particulièrement. Selon le directeur du service de voirie, ils n'hésitent pas à asseoir leurs revendications sur des plans redessinés aux fins d'inclure des places de stationnement dans les propositions d'aménagement. M. Grumau, résident à La Lutèce, nous reçoit chez lui, chiffres et plans à l'appui, dont certains sont dessinés de sa main pour étayer son propos. Ne possédant pas de voiture, nous l'avons dit, il n'en demeure pas moins très impliqué sur le sujet qu'il aborde à l'échelle du quartier, par-delà les problèmes qui affectent son seul bâtiment.

La question du stationnement a également été débattue dans les médias. Le journal *Le Parisien*, par exemple, a donné la parole à une habitante de Créteil qui s'est plainte de l'insuffisance de places prévues pour la voiture et de la présence d'épaves occupant des places de stationnement. Ses propos, rapportés dans la rubrique « Le témoin du jour » (photocopie non datée précisément, 2004), ont eu pour conséquence directe la mise à l'ordre du jour de ce problème au comité de quartier suivant la parution de l'article. Cette femme semble avoir compris le rôle joué par les médias qui se posent aujourd'hui, selon Ehrenberg (1995) ou Toussaint et Zimmerman (2001), comme les porte-parole d'un public plus large auprès d'un personnel politique pas forcément à même de les entendre. Plusieurs parmi les personnes que nous avons interrogées étaient déjà allées sur un plateau de télévision pour parler de leur quartier. La drogue, l'existence d'associations d'habitants, mais aussi les problèmes de stationnement sont les thèmes qui les ont conduit à se déplacer pour exprimer leur point de vue dans un journal ou à la télévision. Le contexte de quartiers HLM, aujourd'hui très médiatisés, l'a certes favorisé. Car si les habitants, selon Bourdieu (1994), Bordreuil (1997) ou Champagne (1991), sont victimes de l'image d'eux-mêmes renvoyée par les médias, ils savent aussi, nous semble-t-il, en jouer et faire passer leurs revendications dans le domaine de l'opinion publique.

La mobilisation des habitants est finalement d'autant plus importante que la question du stationnement ne semble pas forcément entendue. Constamment abordée dans les comités de quartier, la question est rarement mise à l'ordre du jour. Le stationnement, de fait, trouve difficilement sa place au sein de comités de quartier dont le but, comme le rappellent Bacqué et Sintomer (1999), est avant tout de construire un consensus et de favoriser la paix sociale. Les questions traitées dans le cadre du comité de quartier ont un objectif d'efficacité, ainsi

que l'explique le maire-adjoint de Créteil. Ces réunions, destinées à suppléer la municipalité dans les affaires susceptibles d'améliorer le quotidien du quartier, abordent des questions qui doivent être traitées en l'espace de trois mois. En l'occurrence, le problème d'envergure qu'est celui du stationnement n'a conduit dans ce cadre qu'à de bien faibles mesures, insuffisantes pour répondre aux besoins d'un très grand nombre d'habitants. Cette mobilisation au sein des comités de quartier n'en pas moins eu des effets positifs. Un effet ponctuel a été le déplacement d'une benne à encombrants libérant ainsi quatre places de stationnement. Un effet plus important a été le lancement d'une étude par la municipalité de Créteil en 2005 sur le stationnement à l'échelle de la ville, dont les résultats sont en attente. Sachant, ainsi que l'énonce un article de *La lettre du comité de quartier* : « *Comme le quartier a été construit avec des normes de véhicules stationnés qui ne sont plus les mêmes, à part pousser les bâtiments pour construire de nouveaux parkings, les solutions ne sont pas très nombreuses*[23]. »

2.2 Des bailleurs difficiles à impliquer

2.2.1 Une offre considérée comme suffisante

La loi contre l'exclusion, autorisant le locataire à ne pas louer dès son entrée dans le logement une place de stationnement, tend à faire du stationnement résidentiel une question municipale, comme le rappelle le directeur du service de voirie de Créteil. Y contribue donc le fait que les locataires, autorisés à résilier le bail du parking dès leur entrée dans le logement, en conséquence, se garent sur la voie publique. Par ailleurs, en acquérant la propriété des espaces extérieurs ou en assurant leur gestion, la municipalité d'Aulnay hérite du problème des voitures qui y séjournent, problème qui se pose du reste, par-delà le quartier, à l'échelle de la ville. Si les parkings, considérés au même titre que le logement comme des espaces privés, échappent à ce transfert, la gestion n'en revient pas moins à la municipalité. Celle-ci, pourtant, s'était attachée à la sortir du domaine public pour tenter d'en renvoyer la

[23] *La Lettre du comité de quartier,* numéro 0, février 1994.

responsabilité au privé, au constructeur ou au propriétaire de l'ensemble immobilier (Belli Riz, 2001). En outre, la réhabilitation des parkings souterrains, à la charge des propriétaires – les bailleurs, en l'occurrence –, se heurte au problème de la solvabilité des ménages qui ne permet pas le remboursement des investissements par le prix de la location des places de stationnement. Dans les deux sites étudiés, ainsi que le rappellent les dossiers et les communiqués de presse, la réhabilitation des espaces extérieurs tient compte des difficultés de stationnement. Mais, pour les résoudre, les municipalités tablent sur une offre de places suffisante en comptabilisant celles des parkings couverts sous-utilisés. « *Il apparaît,* trouve-t-on écrit dans un document de la SEMAEC, *que le nombre de places disponibles est globalement satisfaisant, mais la plupart des parkings couverts sont sous-utilisés et parfois totalement vides, par manque de confort et de condition de sécurité suffisante*[24]. »

Les études sur le stationnement confiées à des bureaux d'étude privés à Aulnay font le même constat[25]. L'absence de réserve foncière amène le Béture Conseil Isis à proposer la réhabilitation des parking souterrains. Les 1 700 places inutilisées des parkings en sous-sol peuvent pallier pour partie, selon ce bureau d'étude, aux 1800 places nécessaires pour satisfaire aux besoins recensés. Le coût de la réhabilitation du parking Degas, par exemple, totalement fermé, évalué à environ 1,3 millions d'euros, est certes très élevé, mais permet la réalisation à elle seule de 800 places. Cette proposition, ajoute le Béture Conseil Isis, se heurte toutefois à l'image très négative des parkings en sous-sol. Les habitants n'en réclament pas moins, si l'on en croit les pétitions et leurs interventions lors des réunions du comité de quartier de Créteil, la réouverture des parkings souterrains. A Créteil aussi, le bailleur de La Lutèce, après discussion avec l'amicale des locataires, a voté une ligne budgétaire pour 2004 destinée à rouvrir la partie souterraine de son parking, une mesure qui n'est pas sans laisser le directeur de l'antenne cristolienne quelque peu circonspect. Car, par-delà la question du difficile remboursement des investissements qu'elle nécessite, la réhabilitation des souterrains se heurte à des problèmes techniques. Le parking avait été muré en 1998 parce qu'on y avait décelé un trafic de voitures. Le système de fermeture des portes, mis en place il y a peu dans sa partie supérieure, est régulièrement détraqué pour la simple raison qu'il serait inadapté à certains usages. « *Le parking est un lieu de rencontre,* nous dit le directeur de l'antenne de La

[24] SEMAEC, *Vivre le Palais*, *Mieux circuler, mieux stationner*, dossier de présentation des travaux effectués dans le cadre de la réhabilitation du quartier du Palais, n.d.

[25] Béture-Isis, *Quartiers Nord d'Aulnay. Etude des déplacements,* rapport, avril 1994 ; Isis, *Diagnostic pré-opérationnel du stationnement*, rapport final, mai 2000.

Lutèce, *pour les bricoleurs et aussi, à certaines heures, pour les jeunes qui s'y retrouvent.* » Sa fréquentation, en somme, est incompatible avec le système de fermeture des portes qui fréquemment est bloqué. « *L'antenne radio qui commande la porte est abîmée toutes les semaines. Des gens mettent des objets devant les cellules photoélectriques pour empêcher que la porte ne se ferme* », précise le directeur de l'antenne. « *Avec le système utilisé dans les années 80, les clés étaient reproduites. On avait des clés partout.* » Les progrès techniques ont permis de substituer à ce système celui des clés magnétiques, donc non reproductibles et déprogrammables lorsque la clé est perdue. Le directeur de l'antenne remarque également que tous les habitants dotés d'un box dans l'enceinte de ce parking souterrain n'ont pas pris de clé. M. Thibault, locataire de La Lutèce disposant d'un box dans ce parking, avance une explication : « *Ils demandent une garantie de 50 euros, c'est-à-dire que si la personne perd sa clé, il faudra qu'elle paye 50 euros.* » Puis, critique à l'égard de ses voisins, il ajoute : « *Les gens ici sont près de leurs sous, alors automatiquement, quand ils perdent l'objet, ils ne le renouvellent pas. Alors ils ouvrent avec la clé, par les petites portes, ils cassent la porte automatique pour pouvoir rentrer et sortir comme ils veulent. Vous savez les gens sont comme ça.* »

2.2.2 Des parkings difficiles à réhabiliter pour des raisons de coût, d'usage et d'efficacité

A Aulnay, le parking souterrain de la cité Jupiter, vétuste et détérioré depuis des années par des infiltrations d'eau, a été réhabilité en 1999. Son réaménagement s'est accompagné d'une offre supplémentaire de boxes. Il n'en demeure pas moins sous-utilisé, comme le remarque le bureau d'étude Isis (2000). Le contrôle d'accès est hors service depuis sa rénovation. Sa réhabilitation, limitée à une opération de remise aux normes et à un traitement destiné à apporter une ambiance sécurisante par le biais de l'éclairage et de peintures neuves, est vouée à l'échec sans la mise en place d'un système de sécurité. La réserve d'offre, conclut Isis, nécessite d'être optimisée par des aménagements centrés sur sa sécurité, car elle permet de répondre au problème de stationnement.

Les boxes, lorsqu'ils sont éloignés de la résidence ou localisés dans les souterrains, sont également désertés pour des raisons de sécurité. Régulièrement visités, ils sont jugés peu sûrs. Le box attribué à sa sœur, nous explique M. Mohamed, et pour lequel elle continue à payer la location, ne sert à aucun membre de la famille. Elle-même, ses sœurs et son frère, tous locataires de la cité Jupiter, n'y garent pas leurs voitures, tous préférant les laisser dehors. A Créteil, les boxes inscrits au pied des bâtiments sont particulièrement recherchés, alors que ceux qui sont éloignés le sont moins. M. Rodolf, propriétaire boulevard Pablo-Picasso, a l'avantage d'avoir pour panorama le parking du centre commercial où il gare sa voiture. Il préfère celui-ci à son propre box qu'il loue, en conséquence, à une autre personne. Le box, bien qu'exigé par l'assurance dans le cas de voitures neuves ou plus luxueuses, ne prémunirait pas forcément contre le vol, se rend compte un responsable de la Fédération des Assureurs. Il lui serait même propice, car le voleur peut, à l'abri des regards, opérer en toute tranquillité. Le bureau d'étude Tech Habitat, auteur d'un rapport sur la mise en sécurité du parc HLM[26], conforte ce propos et rapporte la solution tentée par un office HLM lyonnais pour sécuriser ses boxes collectifs. Les portes des boxes bénéficient d'un éclairage et sont visibles depuis l'immeuble auquel ils sont affectés.

Nombre de recherches sur les parkings concluent que la technique seule sans le recours au gardiennage est de peu d'efficacité. Tilley (1993) note que l'emploi de la vidéosurveillance réduit les infractions, mais certaines enquêtes (Beck, 1995 ; Bromley et Thomas, 1997) montrent que, pour être efficace, l'outil doit être associé à d'autres moyens, notamment à l'emploi d'agents de sécurité. Notons que dans les deux sites étudiés, les parkings souterrains utilisés sont ceux qui bénéficient d'une présence humaine assurant leur surveillance. Le Grand Pavois, résidence de standing qui clôt le quartier au sud, a recours, en plus d'un dispositif technique sophistiqué, à un service de gardiennage. Gardiens et maîtres-chiens y font des rondes à jours et heures variables non connus d'avance. Le coût, de l'avis des deux habitants interrogés, n'est pas négligeable. « *Je ne suis pas sûr que ce soit efficace*, dit M. Baune. « *J'ai posé la question dernièrement à l'assemblée des copropriétaires. Est-ce que c'est efficace* ? *Combien ça a coûté, j'ai demandé. J'ai dit d'accord, mais est-ce qu'on a des chiffres pour pouvoir mesurer si la présence du gardien change quelque chose ? Il n'y a pas de chiffre, donc c'est très subjectif.* » Cette résidence, en tout cas, est la seule dans les deux quartiers étudiés à bénéficier d'un tel service, considéré par M. Baune « *comme un véritable luxe* ».

[26] Tech Habitat, *Analyse des solutions techniques contribuant à l'amélioration de la sécurité HLM*, rapport, 1995.

2.3 Le renvoi à la responsabilité individuelle

2.3.1 Le stationnement dans une logique d'ordre public ; l'incivilité portée comme diagnostic

A défaut de pouvoir véritablement impliquer le bailleur, la tendance serait de renvoyer la responsabilité du stationnement au propriétaire du véhicule lui-même. A Créteil, le maire-adjoint, délégué à la maintenance du Cadre de vie et des Travaux du quartier et animateur des comités de quartier, et le représentant de la SEMAEC, chargé des relations avec les habitants, ne cessent de répéter que le problème du stationnement est avant tout une affaire de civilité, de respect des règles communes, de vie en société, en somme de responsabilité individuelle. « *Le confort privé*, nous explique dans un entretien le représentant de la SEMAEC, *prime avant les règles de civisme. La voiture exacerbe l'individualisme. Les gens se garent n'importent où, dans les endroits assimilés à une place*. » Lors d'une visite organisée dans le quartier, le maire-adjoint n'hésite pas à rappeler lui-même les règles de bonne conduite sur la voie publique aux habitants fort nombreux à se garer devant nous sur le trottoir. Le directeur du service prend la relève, car l'habitant sommé par l'élu de mieux se garer, s'était à nouveau installé sur le trottoir convoité, une fois l'élu hors de vue.

L'incivilité, en somme, a valeur de diagnostic. Le titre du premier numéro du journal du comité de quartier, distribué dans les boîtes aux lettres, l'énonce clairement : « *Le stationnement dans notre quartier : on en parle mais la première cause reste l'incivilité des automobilistes* ». Et l'auteur de souligner : « *S'il y a un problème qui revient à chacune des commissions "Cadre de vie et environnement" et des assemblées générales du comité, c'est bien le stationnement. En terme de manque de place (réel ou supposé), d'incivilité ou de nuisance* (…). *Devant la recrudescence de ces comportements* [le stationnement sur des zones non autorisées]*, tous les participants aux réunions du Comité de quartier mais également les*

habitants lassés de devoir contourner des véhicules mal garés sont d'accord pour condamner l'égoïsme de tels comportements[27]. »

Les habitants qui partagent ce point de vue, semblent cependant minoritaires au vu de ce que nous avons pu entendre dans les réunions. L'incivilité est pourtant souvent invoquée par les habitants comme la cause des dégradations, attribuées en particulier aux jeunes qui seraient mal éduqués par leurs parents, mais elle l'est moins lorsque le sujet débattu concerne le stationnement. A l'exception de deux ou trois habitants, la majorité aborde le problème moins en terme de comportement que de manque chronique de places dévolues à la voiture. Le stationnement sauvage serait même toléré sur les trottoirs et les accès pompiers, selon le bureau de conseil ITEM, auteur d'une étude sur le stationnement pour la communauté urbaine de Lille métropole[28]. Il serait par contre critiqué lorsqu'il perturbe l'accès des parkings ou des couronnes de boxes, à l'entrée desquels les voitures peuvent, faute de place, se garer.

L'action des municipalités en matière de stationnement résidentiel s'est toujours inscrite dans une logique d'ordre public, sujet à contrôle, éventuellement à contravention, mais non à rémunération**,** comme le résume Belli Riz (2001) à propos du stationnement payant sur voirie destinée, en d'autres parties de la ville, à permettre la rotation des véhicules. Au stationnement payant, généralise Darbera (2004), les planificateurs préfèrent la réglementation ; ils pensent ainsi mieux contrôler les effets et estiment que celle-ci est plus équitable. Aussi, le but de la municipalité, tient à préciser le directeur du service de voirie de Créteil, n'est pas de rendre payant un service qui pourrait au demeurant être rémunérateur pour elle, mais difficile à envisager dans les quartiers à faible solvabilité, et sa réponse est essentiellement technique. La municipalité s'efforce ainsi d'agir par le renforcement de la signalétique. Le tracé au sol, la borne, le potelet ou le panneau d'interdiction ont vocation à rappeler le droit (les lieux de stationnement autorisé) et les règles de civilité.

A Aulnay, dans les parkings de surface inscrits aux pieds des barres HLM et dont la municipalité a hérité la gestion, le service de voirie a entrepris de repeindre la signalisation au sol qui à l'origine délimitait la place réservée à chaque voiture. Car, comme nous explique

---

[27] *Le Palais en marche*, Le Journal d'information du Comité de Quartier du Palais, numéro 0, février 2004, p. 2.

[28] ITEM, 2000, *Etude habitat, Stationnement, Quartiers centraux de Villeneuve-d'Ascq*, rapport pour Lille Métropole Communauté urbaine.

une urbaniste de ce service, « *les habitants des quartiers sont sensibles comme partout ailleurs aux règles. Il suffit tout simplement de les leur rappeler* ».

2.3.2 Des mesures répressives

La responsabilité du stationnement est également renvoyée à un autre type d'acteur, celui chargé de la répression. Puisqu'il s'agit de détournement de règles communes, il revient à la police nationale de verbaliser les voitures mal stationnées, ainsi que l'énoncent dans les comités de quartier de Créteil l'élu et les agents des services techniques. « *La répression s'avère une action certes ponctuelle, mais néanmoins la seule efficace* », lit-on dans un courrier de la mairie adressé à un habitant se plaignant de la pénurie de places. Mais l'intervention de la police soulève un autre problème. La police municipale est affectée à d'autres tâches (la sortie des écoles) et le maire n'est pas doté des pouvoirs de police. La police nationale est peu encline à sillonner le quartier pour sanctionner le stationnement abusif, car aux prises avec d'autres préoccupations : celles en l'occurrence qui prévalent actuellement, à savoir la poursuite d'actes relevant d'une délinquance estimée plus importante. A sa demande de venir sanctionner les récalcitrants aux règles du stationnement, l'élu se serait vu rétorquer le manque de moyens et d'effectifs et, plaisante-t-il, l'absence de voitures mises à disposition. Le manque de moyens, régulièrement mis en avant par la police nationale et qui l'a même fait descendre dans la rue, comme on peut le lire dans un article du journal *Libération* (11 mars 2004) « *Les policiers en grève : réclament du matériel et des voitures* »), ne joue pas en faveur de son implication dans la répression du stationnement anarchique.

Barthelemy, Reynal et Rigaud (1998) considèrent qu'il existe bien des idées reçues sur le stationnement. Les élus seraient ainsi souvent persuadés que toute forme de répression est mal vue par les habitants alors que, selon eux, les enquêtes d'opinion montreraient qu'une majorité de la population est favorable à la répression du stationnement interdit. A Créteil, cependant, la répression proposée dans les comités de quartier pour répondre au problème du stationnement est loin de faire l'unanimité. Le service de voirie aussi reçoit des plaintes d'habitants indignés d'être verbalisés en bas de chez eux alors qu'ils ne trouvent pas de place

pour se garer. L'implication des habitants et des gardiens dans la répression des voitures mal garées n'en est pas moins sollicitée dans les comités de quartier. Le signalement à la police des voitures en stationnement illégal est présenté par les agents de la municipalité comme un acte civique destiné à servir la collectivité. A Créteil, l'élu et les acteurs publics rappellent les moyens mis à la disposition des habitants : le placardage des numéros de la police nationale dans les halls d'immeubles. Mais la contribution des habitants à l'effort de sécurité est réprouvée par toute l'assistance. Les uns y voient un acte de délation, quand les autres brandissent l'argument d'une répression relevant de la police et non pas de l'habitant, d'autres encore estiment que l'insuffisance de l'offre rend le stationnement anarchique difficile à condamner. L'on notera qu'un habitant qui avait photographié des voitures garées à l'entrée d'une école et susceptibles de gêner les enfants, avait pris soin de masquer les plaques d'immatriculation de manière à protéger l'identité des fauteurs.

2.4 Des différences d'appréciation sur la valeur accordée au bien voiture : les acteurs de la réhabilitation d'un côté, les habitants de l'autre

2.4.1 La voiture, un besoin ou un luxe ?

La municipalité, à qui revient la charge de régler la question du stationnement résidentiel que les bailleurs ne sont toujours pas en mesure d'assumer, peut seulement prendre en charge le stationnement d'une seule voiture par ménage, nous dit le directeur du service de voirie de Créteil. Ainsi l'énonce aussi un article consacré au stationnement dans le journal du comité de quartier à Créteil déjà mentionné : « *Est-ce à l'espace public de fournir des places de stationnement pour chacun de nos véhicules ?* »

A leurs revendications de disposer de plusieurs places de stationnement, M. Baune et M. Marchand, habitants de Créteil, se seraient vu opposés leur condition sociale : « *S'ils ont les moyens de posséder deux voitures, ils peuvent bien payer le coût de leur stationnement.* » C'est en tout cas ce que rapporte M. Baude. « *Vous n'avez rien à dire, vous n'avez qu'à payer*

le parking, vous avez deux, trois voitures, vous êtes assez riches. L'élu [président du comité de quartier] *n'était pas loin de dire ça, la dernière fois que j'ai fait l'exposé* [relatif au manque de place de stationnement]. *Il l'a même à moitié dit, vous payez une heure, deux heures, c'est pas grave pour payer l'entretien, vous pouvez payer. Mais ici on n'est pas à Paris, on est en banlieue, la banlieue avec des parcmètres devant. Je trouve que ce n'est pas bien.* » Et l'employé de la SEMAEST, chargé des relations avec la population, s'étonne que l'on puisse exiger une place de parking pour la deuxième et parfois même la troisième voiture d'une famille, alors que celle-ci a des moyens financiers limités.

Les représentations que se font parfois les acteurs institutionnels de la voiture pourraient aussi en somme jouer en défaveur du nombre de places de stationnement concédées. La voiture, en somme, serait rejetée, car considérée non comme un besoin mais, au vu du budget des ménages concernés, comme un luxe. Selon Lipovestki et Roux (2003), la voiture est perçue, au même titre que le parfum, comme un objet de luxe qui serait, en vertu de l'acception courante, l'affaire des seuls nantis. Elle conserve ainsi l'image qui lui fut étroitement associée avant l'avènement de la société de consommation. Cette image imprègne l'imaginaire des sociologues pour lesquels la voiture reste un mauvais objet. Stéphane Beaud et Michel Pialoux (2003), par exemple, donnent pour preuve de l'affaiblissement des valeurs du monde ouvrier l'attirance des jeunes pour l'objet voiture.

L'habitant d'HLM, entend-on souvent, devrait dépenser son argent autrement que pour les objets de consommation, tels les voitures, les dernières chaussures Nike ou les objets de haute technologie. Dans les quartiers HLM lyonnais qu'il étudie, Maurice Chevallier (2003) note que l'attachement à la voiture des populations à faibles revenus les oppose aux travailleurs sociaux ; ceux-ci cherchent à les convaincre de renoncer à la voiture compte tenu de leurs moyens financiers. « *Sa possession constitue "un non-dit" ou quelque chose d'inavouable et peut être culpabilisant, "des automobilistes pauvres" venant demander une aide à des travailleurs sociaux et craignant le reproche d'avoir une voiture alors que leurs moyens financiers ne le leur permettent pas.* » (p. 26). Pour une employée d'un centre social communal que nous avons interrogée, juger ainsi le comportement de la population encline parfois à acquérir des voitures de cylindrées supérieures à leur budget, constitue pour les intervenants dans les quartiers un moyen de marquer une distance avec cette population. Il est vrai que nombre d'acteurs sociaux interrogés à Créteil, à Aulnay et en d'autres sites lors d'enquêtes exploratoires, finissaient toujours par s'en référer à eux-mêmes, en rappelant que

leurs voitures étaient nettement moins belles comparées à celles des habitants pour lesquels ils cherchaient à obtenir des emplois ou des aides sociales. Mais ce qui est dépensé pour l'auto, comme le dit Portet (1994) pour la moto, ne donne-t-il pas de la valeur à l'argent qui, pour une fois, n'est pas immédiatement englouti par les frais courants, le loyer, l'électricité ou le téléphone ?

L'usage de la voiture, d'autant plus immobile qu'elle se vit à l'économie, est réservé pour les courses, nous l'avons dit, mais aussi pour les loisirs et les vacances. Comme telle, ainsi que le révèlent nos entretiens auprès d'une population pas toujours jeune, elle est fortement associée au temps libre et au festif. L'utilisation du bien de consommation « voiture » n'est pas sans rappeler la place de la fête observée par Henri Coing (1966) dans les quartiers ouvriers du 13^{e} arrondissement parisien : seul moment d'une dépense d'autant plus dispendieuse qu'elle est l'une des rares autorisées. « *La fête représente justement ces temps forts où le calcul, la prévision, cèdent la place au plaisir de vivre : le repas copieux, avec la famille ou les amis, est faste, car il doit faire date.* » (p. 60).

A Aulnay, le calcul des dépenses mensuelles de Constant, ce jeune Malgache déjà cité parce qu'il possède deux voitures (un Trafic pour le travail, une Volkswagen Polo pour les sorties) donne le résultat suivant : sur les 6 000 francs de budget dont il dispose pour sa famille de cinq personnes, 3 000 francs vont au loyer, 1 600 francs sont dépensés pour les courses au marché, 800 francs pour l'essence. Et celui-ci de conclure : « *Mes sorties ne sont pas payantes.* » En effet, si l'on se réfère aux travaux de Kokoreff (1999), la voiture, faute d'argent pour pouvoir consommer, est en elle-même une sortie. Les fameuses virées des jeunes de banlieue relèvent d'autant plus du mode de l'ostentation que bouger c'est consommer, comme le dit Lapeyronnie (1999). Les jeunes de banlieue, par manque d'argent, sont contraints d'investir le dehors (Kokoreff). Fréquemment accoudés à la portière de leur voiture, morceau de territoire qu'ils emportent avec eux à l'occasion des virées du samedi soir à Paris, ils sont très visibles, tandis que les jeunes de leur âge plus argentés sont dissimulés à l'intérieur des cafés.

2.4.2 Un besoin de luxe, la voiture des loisirs et des vacances

La voiture permet aussi d'accéder aux vacances, que l'on s'autoriserait moins souvent dans les quartiers étudiés que dans d'autres parties de la ville plus argentées. Les vacances n'en sont pas moins de nos jours devenues un besoin. Permettant de s'échapper de l'emprise du quotidien, de changer de rythme et de découvrir de nouveaux espaces, elles représentent autant d'aspirations mais aussi de comportements valorisés par les Français. Promue dans les années 60, la pratique des vacances, inscrite comme une norme de comportement de la classe moyenne, s'est progressivement diffusée dans l'échelle sociale jusque dans les années 90 pour ensuite très vite stagner, voire régresser, et ce à une époque fortement marquée par l'augmentation du temps libre. Ce dernier découle de l'augmentation du nombre de retraités et de ménages sans enfants, de la prolongation du temps des vacances prolongé dans les années 80 à cinq semaines et de l'avènement des trente-cinq heures. Or 15 % des Français ne sont encore jamais partis en vacances et 40 % ne sont pas partis dans l'année en cours (Orfeuil, 2004). La voiture, sur notre terrain d'étude, ne peut-elle être vue comme la condition nécessaire pour accéder à ce bien aujourd'hui valorisé mais pas forcément accessible à tous, que seraient les vacances ? Pour bon nombre de personnes interrogées, l'acquisition d'une voiture répond avant tout au besoin de partir en vacances. Certains achètent même une voiture spécialement pour les vacances. C'est le cas de M. Abdelrami. Il fait partie des personnes d'origine immigrée (plusieurs dans notre corpus) qui, faute d'argent, ne partent en vacances qu'une fois tous les deux ans. Vendeur de sandwiches à mi-temps et propriétaire d'une très vieille camionnette qu'il utilise essentiellement pour son commerce à l'intérieur de la cité, il achète pour l'occasion une voiture dont il se dessaisira dès son retour de vacances. La voiture, devenue marchandise, sera consommée puis très vite revendue après son utilisation. A raison de vacances programmées tous les deux ans, M. Abdelrami aurait acheté ainsi une dizaine de microbus. Mais l'acquisition du modèle recherché, « *un sept places minimum* » (G7 Peugoet ou C25 Citroën) pour contenir tous les membres de la famille, et occasionnant une dépense importante, ne se fait pas sans encombre. Rencontré quinze jours après notre première entrevue, il était plutôt d'humeur maussade. Alors qu'il était déjà en vacances, il n'avait toujours pas trouvé de voiture adéquate. Les occasions proposées – 7710 euros l'une, 9760 euros une autre – dépassaient de loin les 4570 euros réunis en deux ans.

D'autres personnes ont recours à la location de véhicules. Pour résoudre le problème du stationnement engendré par le multi-équipement des ménages, Michel Rochefort (1997)

suggère le recours à la location. Cette pratique qui, selon Rifkin (2000), se développe dans les pays nordiques, aurait du mal à s'implanter en France (Rochefort, 1997). Ceci mérite d'être nuancé à l'aune d'une pratique qui à Aulnay, si l'on en croit le nombre important de véhicules immatriculés 51 (les voitures louées sont immatriculées ainsi), s'avère en fait très répandue, mais pour un motif finalement autre. Nombre de personnes interrogées confirment avoir eu recours à la location. Ainsi, l'agence de location Parinor, par exemple, compte parmi sa clientèle des habitants des quartiers Nord qui louent, pour les mariages et les fêtes en général, de préférence des voitures de catégorie E, la catégorie la plus chère (Ford Mondéo, Renault Safrane). Les jeunes aussi louent des voitures pour aller en boîte le samedi soir ou pour partir en week-end. La location de voiture très répandue à Aulnay, l'est cependant moins chez les jeunes à Créteil, où les conditions de location sont plus contraignantes, nous explique un adolescent de Créteil informé d'une pratique que l'on trouverait plus au Nord de Paris. Aulnay aurait, apprend-on cette fois ci à la cité Jupiter, l'avantage d'être situé près de l'aéroport de Roissy. Les flux sont fréquents et le contrôle en conséquence moins sélectif en ce qui concerne les véhicules dit de milieu de gamme. L'agence de Parinor par exemple, qui en outre propose un panel plus étendu, n'a pour exigence, à la différence de Rent a Car à Aulnay, plutôt méfiant à l'égard des jeunes des quartiers, qu'un chèque de caution de 610 euros doublé, pour un véhicule milieu de gamme de la possession d'une seule et non pas deux cartes bleues. A Jupiter, par exemple, la bande de jeunes a loué pour un week la Clio Baccara, la plus typée et une des plus chères de la gamme. Le coup de pouce de l'un d'eux qui travaille a permis d'avoir le chèque de caution. L'argent - 122 euros le week-end, essence comprise – obtenu à plusieurs n'est pas forcément le plus dur à trouver. Les garanties – chèque de caution mais surtout carte bleue – le sont généralement plus. Et c'est bien le problème que pose la location de la « *BM Cab* » dont tous rêvent cet été à Jupiter, et dont tous connaissent le prix – 245 euros le week-end. *« Il faut deux cartes de crédit en plus du chèque de caution. Mais on va essayer* ».

Gabriel, lui, a recours à la location pour emmener sa petite amie en week-end. « *Ça, c'est quand la femme elle crise, elle en a marre, elle est fâchée. Pour lui faire plaisir, tu prends une location et tu dis viens bébé, on va faire une petite ballade, je t'invite, on va en week-end.* » La voiture de fin de semaine lui permettrait de « *s'échapper* », pour reprendre son terme, de son environnement quotidien qu'est la cité. L'endroit, où il échoue avec sa belle, « *est tranquille, loin des parents, loin de l'embrouille* ». D'autant que, comme il nous dira plus

tard, « *il est plus facile de partir six mois que de partir tout court* », tenu qu'il est « *d'aider la famille* ».

L'association Allo Insertion Lotoise, basée dans le Lot, est l'une de ces récentes associations d'insertion par le travail créées pour louer à un prix modique des voitures pour pouvoir se rendre au travail. Son directeur que nous avons interrogé, a constaté, en mesurant la quantité d'essence consommée, que la voiture rendue par un jeune adulte avait servi à d'autres fins : s'offrir un week-end à la mer.

Il convient finalement de s'interroger sur le rôle joué aujourd'hui par la voiture dans les quartiers étudiés. La voiture, en elle-même, peut être un luxe que l'on s'autorise de manière temporaire. Mais, du fait de sa banalisation, elle ne peut plus autant être utilisée comme un signe de distinction, ainsi que l'avancent Villechaise (1997) ou Beaud (2003). Elle devrait plutôt être considérée comme le moyen d'accéder à ce qui, aujourd'hui, a réellement valeur de distinction, tels les départs en vacances ou en week-end qui sont toujours liés au revenu. Chez les jeunes immigrés entre deux cultures, l'imparfaite identification aux classes moyennes trouverait refuge, selon Pinson (1995), dans la possession d'une grosse voiture et celle d'une maison au pays que l'on tendrait à vivre comme une résidence secondaire. Mais, les habitants n'ont-ils pas besoin avant tout de ne pas se sentir relégués, plus peut-être que de se distinguer ? Car, comme le montrent les enquêtes sur la seconde maison (Bonnin et Villanova, 1999), la possibilité de se mouvoir, ne serait-ce que pour le temps des vacances dans un espace autre que l'espace ou l'on réside habituellement, permet de dédoubler les territoires d'investissement. L'identité, en somme, qu'il est coutume d'associer à une seule et unique résidence – principale, donc –, peut également trouver à se fixer dans une deuxième maison – résidence secondaire, maison familiale ou maison construite au pays. Cette dernière, bien qu'occupée de manière provisoire, n'en est pas moins riche d'investissement. L'espace habité ainsi se dédouble, multipliant les sphères d'identification, ce qui n'est pas sans incidence sur l'appréciation du logement HLM, dans la mesure où il en diminue l'effet de relégation. Et à ce titre et comme le révèlent les enquêtes sur la maison seconde (Bonnin et Villanova), l'ubiquité résidentielle, loin d'être le fait des seuls nantis, traverse toutes les catégories sociales. Nombreux parmi les immigrés sont ceux qui disposent d'une maison au pays (42 % parmi les Turcs, 39 % parmi les Portugais). Mais si les maisons construites au pays sont un phénomène bien connu, leur étude est plus rare. Les contributions sur les populations maghrébines (Bekkar et Pinson, 1999) ou portugaises (Villanova et Bonvalet, 1999) tendent à

inverser la notion de double absence de l'immigré – absent de son pays, résident de manière provisoire dans le pays d'accueil – en une double présence, puisque au fil du temps, celles-ci se sont installées durablement dans le pays d'accueil tout en conservant ou en récréant des points d'ancrage dans le pays d'origine. D'où l'importance que peut prendre, en banlieue, le véhicule, que certains immigrés au vu de nos entretiens, utilisent ou possèdent avant tout pour le besoin de partir en vacances.

Ainsi, semble-t-il intéressant de s'interroger sur la vision que l'on peut avoir de la voiture aujourd'hui, et sur ses rapports avec la définition qui peut être donnée de l'objet relevant du « luxe ». Car une vision archétypée de la voiture semble bien persister dans l'esprit de ceux qui œuvrent pour la réhabilitation des banlieues, classant la voiture encore parmi les objets de luxe et s'opposant à celle des habitants qui ont totalement intégré sa banalisation. Ce produit de la modernité est, de fait, fortement associée au développement de la société de consommation, donnant naissance à l'individualisme. Et l'on peut se demander à cette occasion, par-delà la voiture, si la ville héritée des années 50-70 donnant forme au grand ensemble, ne fait pas elle-même l'objet de différences d'appréciations entre acteurs de la réhabilitation et habitants. C'est ce que nous verrons dans le chapitre suivant, consacré à la présentation des aménagements contestés par les habitants pour la bonne et simple raison qu'ils tendent à oblitérer le fait que la voiture, immobile ou non, redessine notre rapport au territoire, dont celui de l'espace de la proximité, à savoir le quartier, en lequel l'on souhaite l'expulser.

3. Un intérêt public ne coïncidant pas toujours avec les desiderata et les usages des résidents et des passants

3.1 Des aménagements dans un objectif de mixité un peu trop piétonne

3.1.1 Quand une norme prend la place d'une autre : la rue, nouvel espace de rencontre, contre l'enceinte voiture

Les problèmes de stationnement semblent d'autant plus difficiles à résoudre qu'ils se heurtent à l'absence de réserves foncières conduisant, comme nous l'avons dit, les deux municipalités à compter sur la réhabilitation des espaces souterrains pour y répondre. De fait, la voiture fortement consommatrice d'espace n'est pas toujours compatible avec l'intérêt public d'un aménagement. Nous rappellerons, toutefois, que l'une des principales ambitions des acteurs de la réhabilitation est justement de réduire la trop forte emprise de l'espace public hérité de la ville des années 50-70, considérée comme un obstacle à l'appropriation. Cette volonté de rétrécir l'espace public répond à des choix urbanistiques. Ceux-ci, confrontés aux désirs des habitants plus particulièrement intéressés par la place accordée à la voiture dans les aménagements proposés et aux pratiques de mobilité à l'intérieur même des quartiers relégués, semblent comporter des contradictions.

Les réhabilitations sont en effet centrées sur le principe du retour à la rue, figure emblématique de l'espace public, à qui il est aujourd'hui encore conféré, nous le verrons, à l'heure de la résidentialisation des grands ensembles, une fonction d'animation et de cohésion sociale. La rue se trouve pensée comme le lieu d'une mixité sociale que les modernes escomptaient hier insuffler par le biais du logement. Le logement dans les grands ensembles prévus pour le plus grand nombre, n'était-il pas censé niveler toutes les classes sociales, ainsi que le rappelle Donzelot (2004) déplorant l'échec de l'utopie de l'urbanisme moderne ?

Dans des quartiers que l'on s'attache à rendre calmes et résidentiels, la création de rues s'accompagne d'opérations de rénovation destinées, d'une part, à réduire l'emprise de l'espace libre et ouvert des trente glorieuses et, d'autre part, à rendre le grand ensemble à l'échelle du piéton, ce que les usagers du quartier sont loin de tous être. Ce parti, qui conduit

au principe d'exclusion de la voiture constatée dans d'autres sites, ne va-t-il pas à l'encontre de l'objectif d'ouverture des grands ensembles vers le reste de la ville ? La rue, lorsqu'elle tend à augmenter les problèmes de stationnement, ne s'oppose-t-elle pas aux principes d'un désenclavement passant également par la maîtrise d'une nécessaire mobilité ? Car si elle est utilisée aujourd'hui pour une normalisation – celle, en l'occurrence, des grands ensembles qui par son intermédiaire deviendraient des quartiers comme les autres –, ne peut-elle être également pensée comme une utopie un peu déconnectée de la réalité de quartiers, tel les 3000 à Aulnay, dont la situation périphérique nécessite le recours à l'automobile ? C'est en tout cas ce que laissent entendre les propos d'habitants qui, pour légitimer leurs revendications, s'efforcent de rationaliser leurs discours pour contester l'argument d'un intérêt public difficilement conciliable avec l'intérêt privé de la voiture particulière. La question du stationnement du véhicule tend à être abordée dans une optique publique, sur laquelle il nous semble intéressant de nous arrêter. En effet, le respect du bien privé qu'est le véhicule, et que les habitants aimeraient voir mieux traité, nous semble ne pas être contraire à l'intérêt public. Celui-ci est recherché par des moyens urbanistiques qui l'excluent pourtant. La valorisation des quartiers ne peut-elle pas, comme hier, passer par le bien privé ?

Rappelons que si les quartiers sont dévalorisés, les logements n'en demeurent pas moins, selon les enquêtes, appréciés. Le logement se double aujourd'hui du véhicule, instrument de mobilité qui serait au cœur même de la notion d'appropriation selon Tarrius (2000) et Remy (2001). Pour ces derniers, les études sur l'habitat, par trop marquées par une vision centrée sur la notion de sédentarité, ne sauraient voir que la mobilité participe de la condition de l'habiter, en en définissant les territoires d'investissement lesquels se démultiplient dans l'espace de la ville et ne peuvent plus être rattachées au seul logement ou au seul espace d'habitation.

Les réhabilitations engagées dans les deux quartiers étudiés ne font pas exception aux principes d'aménagement ci-dessus énoncés. Ces principes visent à introduire par le biais de rues, créées ou réaménagées, l'amorce d'une urbanité dont les grands ensembles seraient dépourvus. A Aulnay, le Grand Projet Urbain s'articule autour de la création d'un nouveau maillage de rues, destiné à améliorer les connections entre la ville et ses quartiers Nord. Ceux-ci sont doublement coupés de la ville, d'une part par la route nationale qui constitue une coupure difficilement franchissable, et d'autre part par les voies nord-sud dévolues au transit. L'objectif de « *reconquérir une vie et une image de quartiers comme les autres* » pour reprendre les termes de la *Charte du Grand Projet Urbain des Quartiers Nord* (1996), se

traduit par la transformation des anciennes grandes voies circulées en un réseau désormais hiérarchisé de voies. Et la charte précise : « *Une hiérarchie de lieux urbains usuels se dessine ainsi : avenue, boulevard, place, rues et îlots* ». A Créteil, où l'aménagement des espaces publics est présenté comme un moyen de transformer l'image d'un quartier d'autant plus ternie qu'il est aujourd'hui en voie de paupérisation, le lien est clairement piétonnier. La prolongation du mail des Mèches, à l'intérieur d'un quartier refermé sur lui-même, a vocation à relier ce dernier aux autres portions de ville qui le délimitent, le quartier de l'Université, le quartier du Métro, la zone du Lac. Le boulevard Pablo-Picasso, grande voie circulée innervant le quartier qu'il traverse de part en part, doit être rendu, dans le cadre d'une réhabilitation cherchant à réduire la circulation automobile dans le quartier, à la pluralité des usages des habitants. Ici comme ailleurs, le principe de l'expulsion généralisée de la voiture se traduit par l'élargissement des trottoirs, plantés de mobilier et de végétation, doublés de couloirs de vélos. Et l'adjoint au maire de Créteil de préciser, dans le cadre d'une séance du comité de quartier, les termes de l'étude sur le stationnement commandée par la municipalité comme suit : « *Il s'agit d'étudier un meilleur partage de l'espace public entre piéton et voiture dans une ville qui n'est pas pensée pour la voiture.* »

Ainsi, en théorie, les projets de réhabilitation entendent tenir compte des difficultés de stationnement. Mais dans les faits, la formalisation des places, destinée à contrer le stationnement anarchique, se traduit par une réduction du nombre de places susceptibles d'être occupées. Tous les habitants s'en plaignent. « *Avec la réhabilitation du quartier*, explique Mme Jacky, propriétaire à Créteil*, ils ont ajouté des places sur le papier, en réalité il y en a moins et il y a plus de parking sauvage que de parking vraiment délimité.* » L'architecte en charge de la réhabilitation lui-même constate que les travaux entraînent la suppression de trois cents places de « stationnement illégal ». « *Et si la longueur de la place normalisée est imposée à six mètres de manière à ne pas entraver les manœuvres des autres automobilistes, dans la pratique,* nous dit un habitant, *la place peut contenir deux voitures sans pour autant entraver la circulation.* » De fait, le stationnement latéral envisagé le long des rues réhabilitées ne peut contenir la totalité des véhicules qui avant les travaux étaient garés là. L'habitant, à qui l'on a rappelé que les difficultés de stationnement sont avant tout une affaire de civilité, se trouve encore une fois en situation d'illégalité. Faute de places suffisantes dans le quartier réhabilité, celui-ci continue à se garer sur des emplacements non-autorisés.

Le mail « *c'est la pyramide du maire de Créteil* », s'insurge une habitante dans un comité de quartier. « *Il vous flatte la vue et l'esprit mais rien d'autres, une ville peut être belle mais pas forcément praticable pour ses habitants* », reprend-elle dans une lettre relevée dans le dossier des plaintes du service de voirie. Cette habitante n'en est pas à son premier courrier. Elle multiplie en effet les plaintes et argumentations pour protester contre le mail, « *ce fait du prince* », ou comme elle l'appelle dans une autre lettre encore « *la grande œuvre du Maire* ». Ce sont autant d'injonctions qui rappellent que l'enjeu politique en matière d'aménagement s'est déplacé de l'édifice phare, du monument –bâtiment symbole de la République pouvant hier magnifier un pouvoir ou un modèle de cité et de vie en commun –, à l'espace public aujourd'hui. Les bulletins municipaux de Créteil, épluchés depuis les années 70 à nos jours, révèlent un même glissement d'intérêt. En lieu et place des constructions à fort pouvoir d'identification qui tendaient à symboliser chacun des quartiers du Nouveau Créteil édifié dans les années 70 – le Palais de justice qui a donné son nom au quartier étudié ou la très haute tour de l'hôtel de ville dans le centre-ville par exemple – ont été mis en exergue dans le tournant des années 80, les espaces libres supposés faire lien.

La rue d'une manière générale, le canal dans le quartier du Lac ou le mail dans le quartier du Palais ressortent comme les figures dominantes d'un urbanisme que l'on s'attache depuis les années 80 à mettre à « l'échelle humaine ». L'espace public, quelque soit sa forme, s'offre aujourd'hui comme le lieu de l'anonymat et de la citoyenneté**,** portant intrinsèquement les vertus de l'échange politique et de la rencontre avec l'autre. Ainsi, dans le quartier du Palais à Créteil, le mail, destiné à « *faciliter et sécuriser la circulation piétonne à l'intérieur du quartier* », doit devenir, pour reprendre les termes des aménageurs, un « *espace de promenade et de rencontre*[29] ». Pour Philippe Panerai (2001), théoricien fort connu du retour à la rue dans l'urbanisme de barres, mais aussi architecte praticien invité au concours d'idée lancé dans le cadre du GPU d'Aulnay pour la réhabilitation des quartiers Nord, la rue « *est le lieu où l'on éprouve physiquement la permanence de valeurs, comme la halte, le repos, la rencontre et l'échange* » (p. 454).

Mais la création de ce mail, si l'on prend le point de vue de l'habitant, a pour conséquence de séparer les immeubles en copropriété de leurs couronnes de boxes. La réhabilitation, tout en supprimant des places de parkings, complexifie aussi l'accès aux boxes. Ainsi, le parking qui

[29] SEMAEST, Ville de Créteil, Rêver le Palais.

constitue un espace privé fortement connecté au logement (payé avec le logement, il abrite la voiture de l'individu qui loge dedans), peut lui en être physiquement éloigné et pâtir de sa position dans l'espace public.

Depuis la création du mail, en effet, une portion du boulevard Pablo-Picasso qu'il traverse entre deux couronnes de boxes mitoyennes (B3 et B4), est interdite à la circulation automobile. Ainsi, les propriétaires dotés d'un box dans la couronne B3 ne peuvent plus y accéder directement comme ils le faisaient auparavant en traversant la couronne B4. Les boxes de la couronne B3 se trouvent de ce fait séparés de l'immeuble auquel ils sont affectés. Pour rejoindre un garage situé à quelques pas de l'immeuble, il convient désormais de faire un détour important, estimé à vingt minutes. Les usagers de la couronne B3, depuis lors, sont contraints d'entrer par un côté du quartier, de manière à emprunter le bout de boulevard les menant au pied de l'immeuble pour y déposer leurs courses, puis de ressortir pour rentrer par l'autre côté du quartier et emprunter l'autre bout du boulevard donnant sur les boxes. Ceci contribue à leur désaffection, alors que la demande de boxes du côté des copropriétaires est importante. Sur un total de trente-huit, seulement une dizaine de boxes sont occupés. Le nouvel aménagement suscite une avalanche de courriers de la part des copropriétaires demandant que la liaison automobile entre les deux couronnes soit rétablie de manière à pouvoir se rendre aux boxes sans difficulté. D'autant plus que la création du mail a fait de la couronne de boxes une voie en impasse que les personnes extérieures à la résidence ont depuis lors tendance à prendre pour un parking. Ces dernières se garent de manière anarchique devant les couronnes de boxes, empêchant les habitants d'y accéder aisément. M. et Mme Philippe, propriétaires de deux boxes difficiles à atteindre depuis les travaux de réhabilitation, en ont acheté un nouveau. Dotés de deux voitures, ils disposent désormais de trois boxes ; le box vide recevra un temps la voiture de la fille, juste avant que celle-ci ne déménage de l'appartement familial.

3.1.2 L'animation par le commerce, l'exclusion de la voiture

L'aménagement de la rue s'accompagne de l'implantation ou de la réhabilitation d'équipements et de commerces de proximité destinés à participer à son animation. « *Equipements et commerces vont de pair en terme d'ouverture du quartier avec la création de voies nouvelles* », rapporte le projet de réhabilitation de l'îlot la Brise Ouest dans le quartier La Rose des Vents à Aulnay. « *Le réseau existant permet-il d'assurer à la fois le transit à travers les quartiers Nord et d'en faire profiter ceux-ci – possibilités de captage du flux par les commerces par exemple ?* », s'interroge le GPU[30]. La Nationale 2, appréhendée comme un obstacle, une coupure tendant à séparer les quartiers Nord du reste de la ville, est cependant en même temps susceptible de devenir un atout. Car si de nombreux véhicules empruntent cette voie, il convient de faire en sorte qu'ils s'arrêtent dans ces quartiers.

La réhabilitation des espaces extérieurs, « *étroitement corrélée* », dans les deux sites étudiés, « *au désenclavement de quartiers* », s'articule autour de la restructuration des anciens centres commerciaux, à qui l'on tente de conférer leur ancien rôle de centre de quartier. Le GPU estime dans son *Diagnostic des quartiers Nord* (1990) que le centre commercial Le Galion, se présente, avec le parc qui ceinture les 3000, comme le seul lieu anonyme des quartiers. Il tiendrait en cela de la ville. Les centres commerciaux, destinés à servir de point de repères et à générer, de par leur fréquentation, un sentiment d'appropriation de lieux jugés par trop ouverts, sont fréquentés aujourd'hui par une clientèle piétonne, mais aussi, sinon plus, par une clientèle automobiliste, dont les besoins en matière de stationnement entrent directement en concurrence avec ceux des habitants.

A Créteil, le prolongement du mail piétonnier, censé notamment raccorder le quartier du Palais à l'Université, s'accompagne de la réfection du centre commercial. Par l'aménagement d'une placette à ses pieds, il doit ouvrir le quartier à d'autres catégories d'usagers comme, par exemple, les étudiants. Avec près de 14 000 étudiants à proximité, la galerie marchande disposerait, selon la municipalité, d'un atout commercial important. Pour l'heure , ce centre commercial de quartier encore très fermé sur lui-même, exploite peu ce potentiel. Implanté entre l'Université et le Palais de justice, pensés dès l'origine comme autant de grands équipements capables de susciter une certaine mixité dans un quartier à vocation résidentielle,

[30] *Diagnostic des Quartiers Nord d'Aulnay-sous-Bois*, 1990.

il attire certes nombre de personnes extérieures au quartier, mais dont la fréquentation dans les faits se trouve circonscrite à l'aire de stationnement. Les étudiants, sans véritablement venir s'achalander dans le centre commercial, n'hésitent pas à se garer sur les emplacements de stationnement privés de la résidence du Grand Pavois.

De fait, les étudiants et le personnel de l'université ne sont pas mieux lotis que les habitants. L'université, génératrice d'une forte demande de places de stationnement, est confrontée à un problème de saturation de sa capacité d'accueil de voitures. La dalle installée en sous-sol compte cinq cent cinquante places. Les habitants, résume un employé de la société d'économie mixte de Créteil attribuent les problèmes de stationnement à la population extérieure au quartier. Car les étudiants ne sont pas les seuls à convoiter les places de stationnement des résidents. Les clients du centre commercial Le Palais qui disposent pourtant d'un parking sur le toit de celui-ci, préfèrent se garer pour des raisons de commodité et de proximité avec les lieux des courses sur les places privées des habitants. Aussi, les propriétaires de la résidence du Grand Pavois limitrophe au centre commercial, sont-ils continuellement amenés à faire valoir leurs droits auprès de cette population quelque peu hostile à reconnaître le statut de propriété privée à cette portion d'espace accolée à leur immeuble mais sise à côté de la voie publique.

L'immense marché interrégional d'Aulnay pose la question du stationnement de façon aussi aiguë que cruciale, dès lors que l'on mesure son succès à l'incertitude de la reconquête escomptée du centre commercial de quartier Le Galion, aujourd'hui déclinant. Ce marché attire depuis très loin à la ronde des habitants d'autres communes et départements ; il figure comme un véritable pôle d'animation du quartier. Situé au sein d'un quartier que les actions de réhabilitations s'efforcent d'ouvrir à l'extérieur, il constitue même l'un des rares motifs de déplacement des habitants des quartiers Sud de la ville pavillonnaire plus aisée. Installé trois jours par semaine à proximité du centre commercial Le Galion, ce marché a même des retombées directes sur ce dernier : 82 % de sa clientèle fréquentent également le centre commercial [31].

Des études menées dans l'agglomération lyonnaise par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon (CCIL) notent également que les marchés, fréquentés globalement par 50

[31] *Diagnostic des quartiers Nord,* 1990.

% de la population d'une commune, contribuent à dynamiser l'espace commercial de proximité (Finance, Delserieys, Auclair, 1994). Les commerces à Vaulx-en-Velin reçoivent un quart de clientèle de plus les jours de marché. Les conditions de l'attractivité de ce marché serait, comme partout ailleurs, l'accessibilité et les facilités de stationnement.

Insistons sur le fait que le marché semble fonctionner comme un lieu de convivialité. En témoignent, selon Finance, Delserieys et Auclair (1994), les bouchons provoqués par les personnes qui stationnent dans les allées pour discuter ; les gens s'y donnent rendez-vous, y restent longtemps, une heure et demi le plus souvent. A Aulnay, malgré l'ouverture d'un parking réservé aux clients les jours de marché, le manque de places est criant. Ce commerce temporaire, installé sur un parking en partie désaffecté appelé « parking du marché », ne dispose en conséquence pas d'aire prévue pour le stationnement de ses clients. Ces derniers tendent donc à garer leur voiture aux alentours, le long des rues où les habitants ont coutume de laisser leur voiture, voire sur le parking privé de la cité Jupiter toute proche. Les locataires de cette dernière ne cessent, les jours de marché, de se battre pour rappeler que le parking est privé et leur est réservé.

3.1.3 Un quartier fréquenté par une population motorisée, la voiture contre le sentiment d'insécurité

L'individu susceptible de se garer n'importe où, n'est cependant pas toujours une personne extérieure au quartier, mais peut être également un habitant empruntant sa voiture pour effectuer des petits déplacements. La voiture qui, pour des raisons de coût, ne participe pas de la mobilité des habitants, selon Le Breton (Eric, 2004,), puisqu'elle semble assignée bien souvent à résidence, n'en est pas pour autant totalement immobile. Bien souvent elle est utilisée pour circuler à l'intérieur du quartier, comme le confirment plusieurs personnes interrogées. De fait, on peut emprunter la voiture de manière impulsive ou parce que la course équivaut à une sortie, pour tout simplement aller acheter ses cigarettes au tabac du coin. C'est le cas du jeune employé du restaurant turc à Aulnay qui travaille et réside dans le quartier, et l'utilise pour ce type de besoin, mais aussi de M. Olga à Créteil pour qui l'utilisation de la voiture, d'autant moins associée au travail qu'il s'y rend en métro, représente un vrai plaisir

lorsqu'il est en congé. On notera à ce sujet que le GPU inclut dans la rubrique « loisir », avancé comme motif principal de l'usage de la voiture, les courses.

A Aulnay, les employés des services municipaux interrogés attribuent leurs difficultés de stationnement aux clients du PMU du marchand de tabac et à ceux de la poste se garant le temps d'une course sur le parking qui leur est destiné. « *Ceux-ci,* en conséquence, nous dit une employée de l'annexe de la mairie*, se garent n'importe où, au risque de se faire verbaliser par la police.* » Les employés, bien que dotés d'un parking qui leur est réservé, stationnent en toute illégalité comptant toutefois sur le fait que la police débordée ne fait que ponctuellement des incursions pour verbaliser le stationnement illicite.

A Créteil, l'accès des box rendu difficile par la présence de voitures des clients du centre commercial incite Mme Louisa à garer sa voiture le samedi hors de son box. Ajoutons encore que la voiture du résident est garée le samedi ou le dimanche, non pas dans le box mais sur la voie publique, pour une utilisation plus libre ces jours de congé.

Peut également être inscrit au nombre des facteurs conduisant à une utilisation de la voiture dans des quartiers conçus aujourd'hui pour le cheminement à pied, la sensation d'insécurité que l'on dit particulièrement prégnante dans les grands ensembles. Le quartier, dans l'ensemble désinvesti par certains habitants peut ne pas l'être totalement. En témoigne le cas de cette femme, propriétaire d'un pavillon dans les quartiers Nord d'Aulnay. Celle-ci a recours à la voiture pour faire ses courses au centre commercial Le Galion ou pour se rendre à la poste, à l'annexe de la mairie ou chez le médecin, afin de ne pas s'attarder dans un quartier où elle ne se sent pas en sécurité.

La thématique de l'insécurité, aujourd'hui mise en avant dans les quartiers, tend à reconsidérer l'ennemi et ce faisant les pratiques de circulation des habitants. En effet, le danger qui paraissait hier provenir de l'automobile, source d'éventuels accidents, semble aujourd'hui émaner tout autant de l'homme piéton. L'urbanisme de dalles et de passerelles, vanté par la presse de l'époque ne fut-il pas salué quantité de personnes. Mme Sopier, habitant le quartier du Palais depuis fort longtemps , met en avant l'avantage que représentait pour elle une ville conçue sur le principe de la séparation des flux de circulation. Selon elle, le quartier du Palais autorisait une certaine autonomie pour les enfants : la toute jeune progéniture, laissée seule dehors, pouvait vaquer en toute tranquillité à ses activités. De fait, l'enfant, dans

les années 70, était en train d'acquérir le statut de sujet autonome et était moins protégé qu'aujourd'hui, à une époque où l'on commençait à lui accorder une liberté de gestes et de paroles. L'enfilade de passerelles de parking, et de dalles empruntées pour aller à l'école permettait d'élargir son territoire jusqu'au jour où l'agression d'un des enfants par un homme a mis fin à cette libre déambulation. Depuis, continue Mme Sopier, les parents vont accompagner leurs enfants en voiture avant de se rendre au travail. Le directeur du service de voirie, continuellement assailli à propos du stationnement aux alentours de l'école, confirme ce changement de mode de vie et de déplacement. Le stationnement anarchique des véhicules des parents d'élèves fait l'objet de nombreuses plaintes de résidants mettant en avant l'impossibilité de sortir ou d'entrer dans leur box. « *La couronne des boxes B5 et B7,* se plaint une habitante dans une lettre, *est envahie par les voitures des parents de l'école Charles-Péguy. Ceux-ci n'hésitent pas à se garer sur les pelouses. Les habitants ne peuvent accéder à leur box, à l'heure des rentrées et des sorties de classe*. »

3.1.4 Le parking, condition de l'attractivité des commerces

Le stationnement fait finalement l'objet d'une concurrence entre les habitants et les utilisateurs du quartier. Ces derniers, en l'occurrence, y travaillent ou ont recours aux services proposés en son sein rencontrent les mêmes difficultés de stationnement que les habitants. Notons à ce sujet, que la commune, à qui revient la charge de gérer le surplus de stationnement résidentiel stationnant sur la voie publique, a aussi vocation à répondre aux besoins de stationnement de ses propres employés (Barthélemy, Reynal et Rigaud, 1998), ceux en l'occurrence, des services publics municipaux. En outre, la bonne santé des équipements mais aussi des commerces que la municipalité s'efforce de soutenir, nous l'avons dit, participe de la réhabilitation des quartiers qu'il s'agit de sortir de l'isolement. Mais l'attractivité des équipements et des commerces sur lesquels il est compté pour réanimer les quartiers passe notamment par la réhabilitation de leurs parkings. Celle-ci a pour conséquence de perturber les pratiques des habitants qui, auparavant, avaient coutume de s'y garer.

Ainsi, le parti visant dans le cadre de la réhabilitation à rendre aux usagers légaux les parkings des équipements publics squattés par les habitants des immeubles dont les fenêtres donnent dessus, suscite à Aulnay comme à Créteil l'indignation générale. Le parking de l'annexe de la

bibliothèque municipale , auparavant occupé par les habitants de la barre A de la cité Jupiter qui la surplombe, est depuis la réfection de la bibliothèque réservé aux seuls usages des employés et lecteurs de la bibliothèque. Une barrière en interdit l'accès aux résidents, alors même que, à quelques pas de là, le parking de la cité Jupiter est pris d'assaut les jours de marché par les clients de ce dernier.

A Créteil, la réhabilitation du centre commercial Le Palais a porté également sur celle de son parking installé en toiture de l'édifice. A l'origine parking privé appartenant à la copropriété du centre commercial, cette dalle a été restructurée avec des fonds publics en parking public gardienné de 204 places réservées en priorité aux clients et commerçants. Ceci n'est pas de la convenance de nombre d'habitants – propriétaires de la résidence du Grand Pavois ou des immeubles choux limitrophes et locataires des immeubles HLM les plus proches – qui s'en partageaient l'usufruit. La réhabilitation, dans le but d'assurer la rotation des véhicules et de garantir des places disponibles à toute heure, l'a rendu payant la journée, les habitants conservant le droit de s'y garer gratuitement la nuit (entre 19 h et 9 h du matin). Les habitants, en colère, s'indignent de devoir payer le droit d'y stationner la journée alors que ce parking est peu fréquenté et que les « parkings du bas » sont « surpeuplés ». La plupart des commerçants et des clients n'y stationnent d'ailleurs pas, préférant les places légales ou non situées dans la périphérie la plus immédiate des magasins dans lesquels ils travaillent ou font leurs courses. Les alentours du centre commercial sont congestionnés par la présence de voitures garées sur les emplacements privés des copropriétaires, le long de la rue, parfois en double file ou sur des passages piéton. Ainsi, comme ne cessent de le rappeler les habitants, la dalle réhabilitée du centre commercial demeure à moitié vide, car non utilisée par ceux à qui elle est destinée.

Illustration 23 Quartier du Palais, parking du centre commercial le Grand Pavois

Illustration 24 : Quartier du Palais, parking du centre commercial le Grand Pavois

Mme Philippe, dans une de ses nombreuses lettres adressées à la municipalité, fait les comptes : « *Depuis le nouveau fonctionnement, je parlerais plutôt du disfonctionnement du parking au-dessus du centre commercial du Palais alors que vous avez participé à sa remise en état et que vous n'avez pas réussi à négocier correctement son utilisation : Ex : dans la journée du 8 novembre, 45 voitures pour 97 places, alors que dans le même temps la rue Pierné était TRES encombrée avec seulement 12 voitures de trop. Les commerçants ne se*

garent pas sur leur parking : l'agence de voyage hier encore empêchait 3 voitures de bouger. »

La pétition, lancée auprès de la mairie par les habitants du Grand Pavois, a notamment pour but, ainsi que nous l'avons déjà mentionné, de demander l'autorisation de pouvoir bénéficier d'une carte de résident permettant de se garer gratuitement sur le parking au-dessus de la galerie commerciale. Car, ainsi que l'annote un des pétitionnaires, « *une carte de résident pour deux voitures, c'est raisonnable* ». Par ailleurs, la gratuité accordée la nuit ne correspond pas toujours aux horaires des résidents présents sur les lieux le week-end, comme l'explique Mme Louisa : « *Ah, depuis qu'on a repensé le quartier, c'est la galère. Dans les faits, ils ont fait un parking sur le centre commercial qui est inutilisé parce que les commerçants et clients n'y vont pas. Il est gratuit de 19 h à 9 h le lendemain, mais je crois que le plus important, c'est de le rendre gratuit surtout le week-end. Parce que quand vous dormez, vous n'allez pas vous réveiller pour enlever la voiture du parking.* »

La gratuité du parking de la galerie commerçante ou la possibilité d'obtenir un tarif préférentiel est demandée également pour le dimanche, jour où l'on reçoit famille et amis. L'argument est utilisé par plusieurs propriétaires de la résidence du Grand Pavois dans la pétition envoyée à la mairie et revient souvent dans nos entretiens effectués auprès des habitants qui l'utilisent. A toutes ces demandes, l'adjoint au maire, présidant les comités de quartier, déclare ne pouvoir répondre en arguant du caractère public d'un parking et d'une réglementation qui s'impose en matière de stationnement et à laquelle ne peut être dérogée pour répondre aux besoins particuliers des résidents.

Dans la pétition, M. Y met en avant l'ambiguïté du statut de cette dalle destinée, dans les plans d'origine, à servir autant au centre commercial qu'aux immeubles proches. « *Le seul accès en voiture à mon domicile qui est aussi celui qui porte mon adresse*[32] *étant situé sur le parking*, écrit-il dans la case réservée aux suggestions*, il m'apparaît tout à fait ubuesque de ne pas pouvoir stationner librement et gratuitement sur ce parking qui n'est en permanence occupé qu'aux trois quarts*. » Rappelons que l'imbrication des voies, passerelles piétonnes et dalles était au cœur d'une réflexion qui, dans les années 70, tendait à bousculer le statut des espaces, la notion du public et du privé. La dalle du Grand Pavois avait à l'époque la triple

[32] Souligné par M. Y.

fonction de toiture (celle du centre commercial), de parking et de voie de passage pour les habitants de la résidence du Grand Pavois. Cette dalle était en outre reliée par une passerelle menant sur le toit du parking du quartier limitrophe de la Levrière, et qui permettait aux habitants de franchir l'avenue très passante du Général-de-Gaulle séparant le quartier du Palais et celui de la Levrière. Pour l'heure, seuls les habitants devant emprunter les cages d'escalier situées au milieu du bâtiment en forme de S au-dessus de l'entrée du parking, et qui n'ont pas d'accès au parking extérieur, ont obtenu de la mairie le droit de se garer gratuitement et de conserver ce qui, à l'origine, n'était pas un privilège, puisqu'il participait des usages escomptés par l'urbanisme.

3.2 Le parking plutôt que la rue, un enjeu de mixité sociale

L'ensemble des aménagements, en bref, de l'avis des habitants, non seulement ne prend pas en compte le problème du stationnement, mais les augmente. Aussi pour mieux asseoir leurs revendications, les habitants s'efforcent d'interroger les termes d'un débat qui oppose l'intérêt public qui les justifie à la voiture, bien privé.

3.2.1 La bataille autour des termes : mais de quel intérêt public parle-t-on ?

Le lancement d'une étude sur la question du stationnement en 2005, menée à l'échelle de la ville de Créteil n'est pas apte à satisfaire l'ensemble des habitants. L'étude ne doit-elle pas se faire par quartier ? Le stationnement, s'interrogent plusieurs personnes lors d'une réunion de quartier, doit-il sortir du cadre des affaires locales telles que celles abordées dans les comités de quartier, dont le but est, rappelle l'élu présidant les séances, de contribuer à l'amélioration du cadre de vie et du quotidien du quartier ? Le comité de quartier, surtout, est accusé de partialité. Son rôle est jugé ambigu au regard de la nature de certaines revendications qui, bien qu'émanant de particuliers, sont entendues. Comme la demande faite par une seule habitante de retirer un banc mis en place suite à une proposition des enfants de l'école voisine qui est

acceptée, alors que celle relative au bien du particulier qu'est la voiture et concernant un grand nombre de personnes reçoit une fin de non recevoir.

Dans nos entretiens, il est souvent question de l'inégalité d'un traitement qui fait s'opposer deux catégories de populations : les employés et les clients des commerces et des services publics, d'une part, et les simples habitants du quartier, d'autre part. Pourtant les règles de stationnement à respecter, auxquelles la municipalité ne cesse de se référer lorsque les habitants abordent le sujet du stationnement, se fondent sur l'égalité des usagers. A Aulnay, un arrêté municipal a permis aux employés de l'annexe de la mairie de disposer de leur propre parking, et les clients du marché se sont vus attribuer un parking situé sur une portion de la Nationale 2 désaffectée, ce dernier étant de surcroît surveillé. Alors que la demande de sécurisation des parkings souterrains des habitants n'est pas prise en compte, les rondes de la police municipale, s'emporte un locataire de la cité Jupiter, pénètrent le parking du centre commercial Le Galion. A Créteil, les habitants critiquent l'argent public utilisé pour la réhabilitation du centre commercial et de son parking. Celui-ci profite avant tout aux commerçants pour lesquels il est gratuit. Pour les résidents, par contre, il est payant, alors même qu'ils essuient les conséquences de l'aménagement du mail qui rend l'accès à leur propre box difficile. Le préjudice, s'insurgent-ils, peut se jauger en terme de baisse de qualité de vie, mais aussi sur le plan financier.

Les propriétaires des immeubles alignés sur le boulevard Pablo Picasso, à l'issue de longues négociations, ont fini par obtenir l'autorisation d'installer deux barrières interdisant l'accès des couronnes B5 et B7 aux non-riverains, tels les parents des enfants de l'école mitoyenne. Mais le financement de ces barrières demandées par les habitants, dont le coût représente 9973,13 euros, soit 524,90 euros par propriétaire, leur est refusé. Le fait de privatiser une portion de la voie publique, leur est-il avancé, constitue une mesure d'exception et peut, à ce titre, être considérée comme une faveur accordée aux propriétaires. Du côté du parc HLM de La Lutèce, un habitant met encore en avant dans le cadre d'une réunion du comité de quartier: « *Les gens du Palais de Justice stationnent chez nous, si nous on stationne autour du Palais de Justice, en cinq minutes, on a une amende* ! »

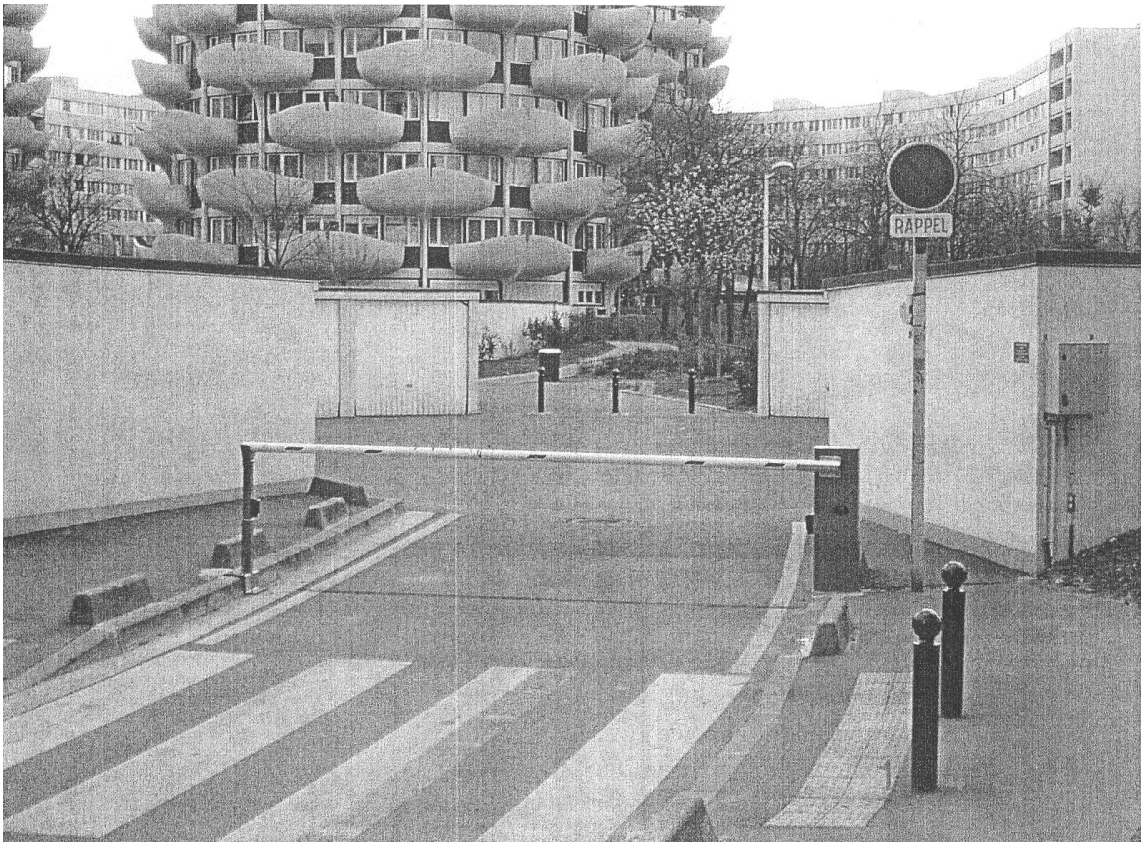


Illustration 25 Quartier du Palais, Couronne de box après la pose des barrières.

Illustration 26 Quartier du Palais Couronne de box en 2005

3.2.2 Un intérêt privé malmené, mais pas forcément contraire à l'intérêt du quartier

Si l'intérêt public semble, aux dires des habitants, malmené, l'intérêt privé dont relèvent les parkings résidentiels privés l'est également. Les habitants se réfèrent, pour étayer leur demande en matière de stationnement, au non-respect de la propriété privée. M. Chiko à Aulnay s'insurge contre le fait que si la voie publique menant au parking de la cité Jupiter est interdite au stationnement des résidents qui lorsqu'ils s'y garent sont en situation d'infraction à la loi et susceptibles de sanction, rien n'est fait à l'inverse pour empêcher les clients du marché de se garer sur le parking qui appartient pourtant à la résidence Jupiter.

Ce non-respect de la propriété privée, mis en avant dans la pétition adressée à la mairie de Créteil par les habitants à propos des emplacements privés achetés au bas de l'immeuble du Grand Pavois, mobilise une bonne partie des propriétaires de cette résidence de standing, que ceux-ci soient ou non directement concernés par la question. Ainsi trouve-t-on écrit en guise de commentaire sur la feuille d'un des signataires de la pétition : « *N'étant pas possesseur de parking, ne suis pas directement concerné. Suis cependant solidaire car il est intolérable que l'on ne respecte pas la propriété privée.* »

Les emplacements de parkings privés sont de fait difficiles à dissocier des aires de stationnement publiques disposées en épis le long de la voie limitrophe. Mais le parking acheté ou loué avec le logement pâtit surtout de son statut ambigu. Propriété d'un individu ou d'un bailleur, il est de par son inscription dans l'espace public soumis à la règle commune et, ainsi que s'en plaignent les habitants, peu protégé par le droit de propriété. Et si les altercations sont fréquentes entre les habitants et leurs emprunteurs de places, la police se soucie plus, dans ce cas-là, de l'atteinte à la personne qu'à celle de ce bien « immatériel » qu'est la place de parking. « *Si on discute avec la personne,* nous explique M. Baune, propriétaire à la résidence Le Grand Pavois, *et que cette personne veut rester, on ne peut rien faire parce que si vous la touchez, si vous la poussez, vous êtes en tort. Si vous abîmez la voiture, vous êtes en tort, vous ne pouvez rien faire*. » Et celui-ci de continuer : « *Le problème qui se pose à ces propriétaires, c'est que ce sont des places privées, donc les propriétaires payent des impôts locaux, ils payent des charges dessus, mais ils n'ont pas le bénéfice de la*

place. Ça pose donc des problèmes, on n'a jamais notre place. Pourquoi alors paye-t-on des impôts locaux ? Ce qui me surprend beaucoup, et ça, ça peut peut-être vous intéresser, je n'en sais rien, c'est qu'on ne peut strictement rien faire. Je suis passé au commissariat pour demander qu'est-ce qu'on pouvait faire. Ce sont des places privées, elles sont prises par d'autres qui ne veulent pas partir. On leur fait la remarque, ils disent non, on reste là. C'est quand même surprenant, parce que imaginez que ce soit un garage, un box, ouvert, on le voit, on met sa voiture dedans et puis on s'en va, ça choquerait quand même ! Ce qu'il faut savoir, c'est que là, on n'est pas couvert, c'est tout. Mais ça ne choque personne, je trouve ça surprenant, il y a des mesures à prendre pour faire respecter la propriété privée même si ce sont des places extérieures. La police est là pour réagir. La police dit qu'on ne peut rien faire. Si la personne reste longtemps, venez me le dire, m'a-t-on répondu au commissariat, car rester longtemps sur un parking, ce n'est pas normal. Mais s'il s'agit d'une demi-heure, une heure…. »

Certains des emplacements privés annexés à la résidence du Grand Pavois avaient été protégés au fil du temps par des blocks-parkings dont l'efficacité n'est pas forcément avérée au regard du nombre important de ceux qui sont aujourd'hui hors d'usage. Dernièrement, une poignée de propriétaires s'est réunie pour acheter des blocks-parkings plus résistants et se partager les frais de l'investissement. Le syndic, de son côté, qui aurait mis du temps à lancer l'opération, pose là encore le problème de l'ambiguïté du statut du parking. Aux propriétaires qui le harcelaient, il aurait argué du fait que ces emplacements, espaces privés et propriétés d'individus, sortaient de ses domaines d'attribution.

Nombreux sont les habitants à justifier leur demande de stationnement par leur contribution financière. Côté locataires comme propriétaires, on rappelle le fait que l'on paye des impôts locaux, qu'on participe en somme à l'entretien des voies, très cher du reste à Créteil où il s'agit encore d'amortir la construction de la ville nouvelle des années 70. Du côté des pavillonnaires également. Un homme de la zone pavillonnaire Perrières, qui jouxte la cité Jupiter, trouve naturel, aux regards des impôts qu'il paye, que la portion de rue devant son pavillon serve à garer sa deuxième voiture.

La prise en compte du stationnement enfin est avancée comme un enjeu politique. La possibilité de pouvoir disposer d'un nombre suffisant de places de stationnement, de plus est gratuites, ne va-t-elle pas dans le sens de la mixité sociale ? C'est ce que pense M. Baune, à

Créteil. « *C'est un argument que j'avais tout au début*, nous raconte-t-il, *je ne reviens pas dessus parce que je ne veux pas mettre mal à l'aise. Mais je disais que pour habiter des quartiers comme celui-ci, il faut une mixité sociale. Si vous faites fuir les personnes qui ont deux, trois voitures, parce qu'on en a marre*, *parce que chercher trois quarts d'heure une place ce n'est pas très agréable, si ça devient impossible, on va aller habiter ailleurs. Or, j'ai bien senti que eux disaient : « vous avez deux, trois voitures, vous êtes riches en gros, qu'est-ce que vous faites là ? Je l'ai un peu senti la dernière fois que j'ai évoqué cet argument-là ; donc du coup je ne l'évoque plus. Mais, s'ils nous embêtent, il faut savoir, je peux aller ailleurs. Ils m'embêtent, je m'en vais. On vivait facilement ici avant, mais je peux aller ailleurs, et je trouverais ça dommage. Ce n'est pas la peine d'aller contre la mixité qui est quand même un peu conservée dans le quartier, même si du côté des Choux, c'est moins riche qu'ici, où le niveau est un peu plus élevé, c'est sûr. On a de la mixité dans le quartier au moins, même si ce n'est pas dans l'immeuble. Il ne faut pas demander trop, sinon on partira. Mais je ne vais pas l'utiliser comme argument, je ne l'utilise plus. Cela jette un petit froid donc je ne l'utilise plus.* »

« Voter avec ses roues de voiture » pourrait être le titre de la lettre adressée par l'amicale des copropriétaires de la zone pavillonnaire les Perrières à Aulnay-sous-Bois au Conseiller général. Ceux-ci demandent la prise en compte des dangers et nuisances occasionnés par le marché en matière de stationnement, de manière à ce que, trouve t-on écrit, « *le quartier retrouve sa sérénité afin d'éviter l'exode massif de ses habitants* ».

L'offre de places de stationnement gratuites en banlieue, en somme, ne contribue-t-elle pas à l'attractivité des quartiers pour une catégorie de population que les actions publiques essayent aujourd'hui de retenir ou d'attirer et qui s'avère plus particulièrement motorisée ? Ainsi que l'énonce la charte du GPU : « *Point fort de la mixité urbaine et sociale des quartiers Nord, le parc pavillonnaire enregistre des signes de fragilisation, et notamment un décrochage par rapport au marché immobilier, qu'il importe d'enrayer.* » La mixité recherchée par les pouvoirs publics ne nécessite-t-elle pas de prendre en compte la demande des classes moyennes, préoccupées par le stationnement de leur véhicule, au même titre que celle des commerçants et employés des services publics à laquelle les pouvoirs publics s'efforcent de répondre ? D'autant que les centres commerciaux, pensés comme autant de figures urbaines participant de la valorisation et de l'animation des quartiers ne sont pas toujours de la convenance des employés ou cadres encore résidants dans les quartiers. Ils ne parviennent à

attirer que des commerces susceptibles de s'adapter aux pratiques ou aux budgets des cités. A Créteil, les propriétaires de la résidence du Grand Pavois se plaignent de la baisse de qualité des commerces. Les nouvelles enseignes – Leader Price et sandwicheries – drainent une population plus pauvre et contribuent à « *niveler le quartier par le bas* », comme le rapporte le bureau d'étude le Codal-Pact 94[33]. Désinvestissant le centre commercial établi au pied de leur résidence, les habitants du Grand Pavois préfèrent faire leurs courses au centre commercial régional, Créteil Soleil. Ce dernier, fréquenté par 90 % des Cristoliens et attirant une clientèle diversifiée, propose, un plus large éventail de commerces – Bazar de l'Hôtel de Ville, Carrefour et galerie marchande disposant de pas moins cent-soixante boutiques et services –, récemment enrichi d'une extension abritant pôles de loisirs et de restauration, le tous rendu facilement accessible par la possibilité de pouvoir y stationner sur un immense parking gratuit. Celui-ci en somme réussit à drainer à lui une certaine mixité sociale qui dans l'enceinte même des quartiers nous semble moins pouvoir être suscitée par le biais des commerces de proximité avec lesquels ils rentrent en concurrence que par le logement. Ceci à condition, que le quartier propose à ses habitants un nombre suffisant de places de stationnement.

3.3 Pots de fleurs, parterres de poubelles, contre pavés de bitume ; la voiture dans le seuil

3.3.1 Containers et poubelles, installés sur des places de parking de manière à matérialiser un seuil…

Boulevards, avenues, rues principales, ruelles et allées, supposés participer à la lisibilité de la ville historique et de réduire l'emprise de l'espace ouvert et indifférencié de la ville des années 50-70, ont également vocation à définir les limites d'un domaine privé que l'on veut désormais clairement identifié. Les opérations de « résidentialisation » engagées parallèlement au percement ou à l'aménagement de voies consistent, à Aulnay, à fractionner

[33] *Le quartier du Palais, étude pour la ville de Créteil*, 1999.

le grand ensemble en unités résidentielles autonomes les unes par rapport aux autres. A Créteil, où l'urbanisme fait la part belle aux tours, ces opérations s'attachent à privatiser l'espace aux pieds des tours que l'on souhaite tenir à l'écart des cheminements piétons. L'accès aux immeubles, dans les deux sites étudiés, est déplacé des halls d'entrée jusqu'en limite extérieure d'îlots nouvellement constitués en résidence, de manière à inscrire un seuil ; le nouvel espace est délimité aux moyens de plots et de barrières qui interdisent désormais le stationnement au pied des immeubles. Le stationnement aérien en cul-de-sac au pied des halls – l'une des trois catégories de stationnement répertoriée par le GPU – est supprimé au même titre que toutes les voies en impasse considérées comme faisant partie des grandes « *pathologies* » de l'urbanisme moderne.

Nicolas Soulier, architecte invité au concours d'idées lancé pour la réhabilitation des quartiers Nord d'Aulnay, envisage de démanteler les voies en impasses, sur lesquels les habitants avaient pris l'habitude de stationner dans le but « *retrouver les continuités de ce qu'on appelle les rues* »[34]. Car les voies en impasse ainsi définies par lui sont « *des voies qui ne vont nulle part, qui se buttent en impasse, ou comme des voies qui ne sont pas branchées sur le domaine public, sur les rues* ».

Le seuil, pour reprendre le terme de Nicolas Soulier, est conçu dans l'esprit des anciennes courées comme une « *lisière habitée* ». Visant à affirmer et à protéger le caractère privé de l'espace d'habitation, il contribue à définir l'espace public de la rue en marquant son alignement et en intégrant en son sein des services susceptibles de la rendre vivante. Dans cette lisière habitée, Nicolas Soulier prévoyait d'incorporer un certain nombre de places en épis pour la voiture, ce qui à priori a vocation à l'animer par les allers et venues qu'elle occasionne. Le bailleur, dans l'attente escomptée de locaux associatifs, n'a conservé du projet que les boites aux lettres déplacées du hall au devant de l'immeuble et les locaux poubelles, hier logées à l'intérieur de l'immeuble, établis plus en avant encore et complétés par des bennes à encombrants. Car, « *passer, trouver son courrier, déposer ses ordures* » se présentent comme autant de fonctions attribuées à celles du domaine du privé qu'est l'entrée[35].

---

[34] GPU d'Aulnay, Exposé de Nicolas Soulier, Jury du 14 novembre 1994, p. 4.

[35] *Ensemble résidentiel La Brise Ouest, dossier opérationnel*, rapport de présentation présenté devant le Conseil d'Administration du 17 janvier 1997, Le Logement Français, Ville d'Aulnay-sous-Bois.

Les poubelles et bennes à encombrants, installées de manière à limiter le domaine privé de l'immeuble et d'en matérialiser le seuil étendu sur la rue, sont sans cesse incriminées dans les entretiens et les comités de quartier à Créteil : « *Ils ont mis les poubelles à l'entrée de la résidence, cela enlève quatre places de parkings.* » Le propos, s'il émane ici de M. Thibault, revient comme une véritable rengaine dans la bouche de nombre d'habitants ne cessant de se plaindre de l'installation des poubelles et containers sur un espace auparavant dévolu au stationnement. Celui-ci est également expulsé du pied des immeubles à des fins de bonne gestion. Il nuit au fonctionnement du tri sélectif qui, mis en place de manière expérimentale à Aulnay bien avant d'autres villes françaises relève des campagnes de propreté engagées dans les deux sites. Leur but est de les revaloriser en combattant un sentiment d'insécurité entretenu par l'impression de désordre que suscite les problèmes de gestion de déchets qui, dans les quartiers, seraient particulièrement abondants. Le système d'enlèvement comme l'évoque notamment le bureau d'étude Isis dans son enquête sur le stationnement, nécessite de « *fermer la circulation de certaines voies au pied d'immeubles sur lesquelles les habitants avaient pris l'habitude de stationner leur véhicule, de manière à faciliter l'accès des camions à ordure ; le ramassage des ordures ne devant plus s'effectuer sur un certain nombre de sites centralisés, choisis pour leur facilité d'accès, mais sur des points plus nombreux regroupant deux ou trois allées d'immeubles qui seront situés à proximité des façades d'immeubles* »[36].

3.3.2 … mais de statut plus ambigu que la voiture

Poubelles et containers de déchets, sans cesse pointés du doigt, le sont-ils de manière anecdotique, dès lors que l'on s'arrête sur certains arguments mis en avant par les habitants tendant à privilégier cet autre bien privé qu'est la voiture ?

Nombreux sont les locataires en HLM ou les propriétaires à juger leur présence incompatible avec l'objectif énoncé d'embellissement des pieds d'immeubles à qui l'on s'efforce de donner les allures de résidences de classe moyenne. Poubelles et containers, pensés comme autant de services relevant du domestique et comme tels apte à trouver place dans le seuil, nous paraissent en outre d'un statut un peu plus ambigu que celui que leur concèdent aménageurs,

[36] Isis, 2000, Diagnotic pré-opérationnel du stationnement.

bailleurs et architectes. En effet, le déchet qui, une fois jeté, n'est plus la propriété de celui qui s'en est dessaisi, semblerait leur concéder un caractère plus public que privé. Les observations relevées cinq jours de suite par Mme X depuis son appartement du dixième étage nous incitent à le penser. Dans une lettre intitulée « Parking et encombrants » reproduite ci-contre, décelée dans le courrier des plaintes du service de voirie de Créteil, elle se plaint du désordre qu'occasionne la présence des bennes à encombrants installés en limite de la résidence, à l'entrée de sa couronne de boxes, à l'emplacement, comme s'en énervent d'autres habitants, d'anciennes places de parkings.

Lettre de Mme X, propriétaire à Créteil, du 19 mai 2003 adressée à l'élu du comité de quartier

Objet : Parking et encombrants

Encombrants du vendredi 16 mai : aire en face du 11 bd Picasso.

Il faut préciser que cette aire se situe à la sortie du parking, causant donc d'importants problèmes de circulation lorsque les bennes ramassent les containers et encombrants.

Les encombrants sont déposés par :

- les occupants des 4 choux en copropriété

- par n'importe qui`

- et par des voitures ou camionnettes qui en déversent à cet endroit

Jeudi 15 mai au soir

- Les encombrants sont particulièrement importants

- les gens du voyage venus avec des caddies les ont fouillés et ont même renversé les containers (la Plaine Centrale a déjà été informée du comportement des gens du voyage en mars).

Vendredi 16 mai

En tout début de matinée et après avoir pris quelques objets, la benne des encombrants est repartie ? Le personnel a déclaré au gardien, « débrouillez vous, on est obligé de se déplacer trop souvent pour laisser passer les voitures ».

Toujours du 10ème étage, je constate qu'au fur et à mesure que le gardien libère la place destinée à recevoir les containers dimanche soir, une personne éparpille des cartons sur cet

emplacement.
Vers 14 h 15 h 30, la benne repart laissant sur place des cartons volumineux, des roues de voiture, un extincteur.
Si la benne encombrants ne veut pas prendre les cartons, le passage de la benne TRI doit être programmée ensuite.

Samedi 17 mai
A 17 h j'ai vu un gamin jouer avec l'extincteur. Si celui-ci est encore chargé, les risques sont importants.

Lundi 19 mai
A 8 h, ce matin, la benne TRI a emporté les cartons. Les roues et l'extincteur sont toujours là.
A noter, le gardien donne régulièrement un coup de main au personnel des bennes.

Destinés à l'usage des habitants d'un seul immeuble, les poubelles et containers sont, de fait, aussi utilisés par des personnes extérieures à la résidence qui peuvent y jeter leurs détritus, voire se servir dedans. Le déchet peut être convoité, si l'on reprend les observations consignées par Mme X, par les enfants qui jouent avec, mais aussi par des adultes. Mme X voit en eux des gitans connus pour faire profession de la revente d'objets usagers. Mais il peut aussi s'agir d'autres habitants, comme il apparaît au travers de nos entretiens. Peut être donné en exemple Mme Cordé, dont nous avons parlé au sujet d'un box servant à stocker vieux vêtements, jouets et autres babioles qu'elle conserve pour les revendre dans les vide-greniers. Ces vêtements et objets ont été, nous explique-t-elle, pour la plupart chinés dans les poubelles et containers du quartier. La pratique telle qu'elle nous a été rapportée par une autre habitante, qui consiste à déposer non pas à l'intérieur mais à côté ou au-dessus des bacs à encombrants les affaires peu usagées et donc susceptibles de servir à d'autres, tendrait même à leur concéder les traits d'un lieu véritablement public.

L'animation, en somme, que l'installation des poubelles et containers au pied des immeubles est susceptible d'engendrer, ne semble pas celle escomptée par les maîtres d'ouvrages. Elle n'est pas non plus du goût de Mme X se plaignant de leur présence, ou d'autres résidents

réclamant, à l'occasion d'une visite de quartier, la suppression d'un espace destiné aux encombrants à proximité de leur immeuble.

La poubelle, ouverte à tout vent et gens, accessible à tous, donc, est en effet source, non pas d'ordre mais de désordre. Elle déborde en autre pour les raisons de solidarité évoquées plus haut – le déchet jeté par l'un pouvant être utile à l'autre. Mais le désordre qu'elle génère au pied de l'immeuble pourrait également être imputé au système de gestion de collecte des poubelles, pas toujours, selon Mme X, performant. Ainsi, le service de ramassage des encombrants, si l'on s'arrête encore sur les observations de cette habitante, ne prend pas tous les encombrants. Certains déchets tels que les extincteurs ou les roues de voitures, dont la collecte relève d'autres services, demeurent après le passage du camion au bas de l'immeuble, et peuvent, au même titre que les cartons qui ne trouvent pas place dans les bennes, être éparpillés par le temps et les gens. Et puis, si les poubelles sont pensées en termes d'aménagement comme autant de services aptes à matérialiser l'espace du domestique, leur gestion relève du service public qui, comme le constate Mme X, n'hésite pas à faire appel aux services du privé, en l'occurrence au gardien de la copropriété payé par cette dernière, lequel « *donne régulièrement un coup de main au personnel des bennes* ». Le tri sélectif, ainsi que le rapporte un rapport d'étudiants de DESS[37] de l'Institut d'Urbanisme de Paris n'est pas la préoccupation première des habitants des quartiers HLM. M. Chiko, résident à la cité Jupiter, le considère comme un service rendu à la mairie plutôt qu'un plus apporté à l'immeuble. Ce service qui implique les habitants, lui et ses voisins, dit-il, veulent bien le rendre, à condition qu'en contrepartie les pouvoirs publics sécurisent les parkings ou créent des places de stationnement !

[37] Ferrand Rachel, Cantave Juve, Kahn Charlotte *« et al »*, 1997, *L'expérience de collecte sélective des ordures ménagères à Créteil, spécificité de l'habitat vertical, facteurs économiques et aménagements urbains,* Mémoire d'Atelier du DESS de l'Institut d'Urbanisme de Paris, Université-Paris XII-Val-de-Marne.

3.3.3 L'aire de stationnement, une valeur sûre, mieux à même à remplir l'espace vide propice à l'amoncellement de déchets, que la plantation ou l'espace vert

Le service de ramassage des déchets en outre est payant. L'instauration du tri sélectif se mesure se traduit par une augmentation des charges « exorbitantes » aux dires de nombre de d'habitants. « *On a des charges effroyables, à Créteil* », nous rapporte, entre autres, Mme Sopier, propriétaire à Créteil. « *Il faut voir les impôts locaux, les impôts fonciers effrayants. Je viens de payer, tout à l'heure, 884 euros pour le trimestre, 56 000 francs de charges pour l'immeuble. Il y le chauffage, le salaire du gardien, les ascenseurs qui coûtent des fortunes, le nettoyage, l'électricité, les poubelles, ah, les taxes de poubelles, ça coûte des fortunes, bref c'est hors de prix, ce qui fait que les gens qui habitent ces immeubles et ne sont pas riches, viennent dans les assemblées de copropriété pour restreindre les dépenses.* »

Poubelles et containers pensés, à l'heure du tout écologique, en termes de valorisation ou de dévalorisation de la résidence, ont de fait un coût. Celui peut être rapporté à la valeur que certains concèdent au parking. Ce dernier, ainsi que l'avancent des propriétaires à Créteil, peut se penser en termes d'investissement. Le fait de pouvoir disposer d'un emplacement pour son véhicule, argumentent-ils, participerait en quelque sorte de la valeur marchande d'un logement. Mme Philippe, de son côté, n'exclut pas l'hypothèse de vendre un logement, pour lequel le fait de pouvoir stationner sans souci figure, selon elle, au nombre des atouts d'un quartier à l'image aujourd'hui dépréciée. A Créteil, les boxes sont très convoités en raison du manque de places dévolues au stationnement ; vendus à 4 500 euros il y a quelques années, ils peuvent être acquis aujourd'hui pour 9 000 euros. Mais l'accès malaisé aux couronnes de boxes depuis le percement du mail, soulève la question, comme le fait remarquer une habitante dans une réunion du comité de quartier, de la dévalorisation du patrimoine des copropriétaires. Nombreux sont pour cette raison les boxes de la couronne B5 aujourd'hui désaffectés. Rappelons, avec Ost (2003) : « *La véritable richesse consacrée par le Code Civil, ne vient pas de la propriété-conservation mais de la propriété-circulation. Au cœur de l'article 544 du Code Civil qui consacre la propriété comme le droit "le plus absolu", la liberté de pouvoir en disposer comme on l'entend devient la modalité de notre rapport aux choses. Car si l'appropriation renvoie à un ordre immobile, celui des fortunes immobilières*

calquées sur un ordre social, la libre disposition, en revanche, renvoie à un monde mobile, celui du marché, où les fortunes se font et se défont au gré de l'habilité des opérateurs à tirer parti de ses opportunités. » (p. 47).

Ainsi le parking, condition de l'attractivité des commerces, ne peut-il l'être aussi de propriétés inscrites dans l'espace périphérique des banlieues aujourd'hui dévalorisées ? Peuvent être rapportés également les propos d'une urbaniste, employée à l'office HLM de Saint-Denis : « *Les appartements dont les fenêtres ne donnent pas sur les parkings,* nous dit-elle, *sont souvent refusés par les habitants.* » En somme, la qualité d'un logement ne peut-elle se mesurer, ainsi que le souhaitent les habitants, à la disponibilité d'un emplacement pour la voiture dans les proches abords ?

Dans les villes, généralise Darbera (2004), « *l'espace de stationnement est un bien rare par nature. Les terrains sont coûteux, les constructions chères, l'intérêt public difficilement conciliable avec le désir de vouloir disposer d'un espace de stationnement commode d'accès, et à proximité de son espace de destination* ». Cependant, l'aire de stationnement, à défaut d'embellir le seuil, ne pourrait-elle pas participer à la valorisation de lieux qui, s'ils sont aujourd'hui dépréciés, offrent l'avantage de disposer d'une forte emprise d'espace public, susceptible de ce fait d'accueillir la ou les voitures de l'ensemble des résidents ? Les propos de M. Daune nous le laissent supposer. Ce propriétaire à Créteil n'a de cesse de rappeler que le fait de pouvoir garer gratuitement les différentes voitures de la famille constitue l'un des atouts de la banlieue.

L'aménagement des espaces interstitiels – seuils ou délaissés de l'urbanisme – aux moyens de végétaux ou espaces verts, ne correspond pas toujours aux préoccupations des habitants. Toumani, 22 ans, se montre comme tant d'autres critique à l'égard de la réhabilitation du quartier du Palais qui se résume pour lui à une opération de simple embellissement. « *Blanchir les immeubles,* dit-il*, c'est blanchir de l'argent. Ca sert à rien, ils ont mis des fleurs sur d'anciens parkings.* » Certains habitants, s'étonne le directeur du service de voirie de Créteil, demandent la suppression d'espaces verts à des fins de stationnement. Le projet de plantation d'arbres aux abords d'une zone pavillonnaire, est accepté à condition que celui-ci ne supprime pas, comme le stationnement sur les deux bords de la voie.

Les travaux d'ornementation, en dehors de leur fonction d'embellissement, ont pour but de combler les vides. L'urbanisme situationnel, tel que théorisé par Alice Coleman (1985), ou Oscar Newman (1972), cherche notamment à combattre l'insécurité ou son sentiment par des aménagements rationnels. En vertu de ces préceptes, des politiques de gestion de proximité ont été engagées depuis quelques années dans les quartiers où l'espace interstitiel, vide et sans affectation particulière, se veut affecté à une fonction précise, de manière à éviter le risque de son envahissement par des déchets ou autres usages importuns. Si l'urbaniste, c'est connu, a horreur du vide, il n'est pas le seul ; l'habitant le réprouve également. Mais le sens qui peut être donné au mot vide peut différer d'une personne à l'autre. Car si le parking, du point de vue des acteurs de l'aménagement, n'a pas d'existence en soi et ressort comme un espace vide, les habitants ne semblent pas l'envisager comme tel. Donnons l'exemple de cette habitante, non motorisée, qui suggère, lors d'une visite de quartier organisée par le comité de quartier et alors que son président s'interroge sur un espace délaissé, de le remplir par l'aménagement d'un parking arboré. « *Comme ça*, explique-t-elle, *on n'aura pas tendance à le prendre pour une poubelle*. »

3.3.4 L'insécurité ne joue-t-elle pas justement sur l'espace de représentation qu'est le parking ?

L'hospitalité, dans une certaine mesure, commence sur le parking. Celui-ci, en l'occurrence, sert pour la voiture des ménages mais aussi pour celles des invités. Car si les habitants, selon les études de Donzelot (2004 et 2006) et de Villechaise (1997), vivent repliés dans leur logement ou n'entretiennent pas de relations avec leur voisinage, nos entretiens révèlent qu'ils n'ont pas pour autant cessé toute relation sociale : ils reçoivent. Et si certains d'entre eux ne sont pas motorisés, leurs invités peuvent l'être. C'est également pour réceptionner la voiture de ces derniers que les habitants, propriétaires ou locataires en HLM, réclament des places de parking. La possibilité de pouvoir utiliser gratuitement le parking de la galerie commerçante de Créteil est demandée par les habitants des immeubles limitrophes pour pouvoir accueillir le dimanche la voiture de la famille ou des amis. A Aulnay, le projet de créer un City Stade (stade de football) en lieu et place du parking Paul-Cézanne dans le quartier des 3000, pour partie désaffecté, a fait l'objet d'un questionnaire élaboré par la Mission locale à l'adresse des

habitants. Si les 12-25 ans sont favorables en grande majorité, 42 % des 100 personnes interrogées estiment que le parking est indispensable. En effet, expliquent les habitants, ce parking est peu utilisé la semaine, il accueille beaucoup de véhicules les jours de marché (mardi, vendredi, dimanche matin) et les week-ends durant lesquels les habitants reçoivent beaucoup de visiteurs.

L'habitant non motorisé qui, comme nous l'avons vu à plusieurs reprises et pour différentes raisons, s'avère aussi concerné par les questions relatives au parking, l'est également en raison de sa potentielle utilisation par les invités. Ce couple de retraité se plaint de la mauvaise impression que peut procurer au visiteur l'insuffisance de places de parkings. De plus disent-ils, les voitures appartenant aux habitants des 3000, sont nettement moins vandalisées que les autres, systématiquement visitées. Les voitures immatriculées hors du département – l'avis partagé par tous les habitants est confirmé par les commissaires des deux sites étudiés – seraient plus convoitées que celles des habitants. Cet autre couple nous dit se livrer à un petit manège le dimanche quand ils reçoivent leurs enfants et petits-enfants ou autres invités. Très tôt le matin, le mari installe sa voiture qui dort dans un box, sur la place la plus en vue de la fenêtre de manière à pouvoir la libérer, à l'heure venue, pour ses visiteurs. Il n'est pas le seul. Plusieurs habitants nous ont dit céder la place de choix sise sous le logement au véhicule de l'invité. Ainsi, l'insécurité qui pèse plus particulièrement sur la voiture de l'invité et contribue à l'image dégradante de la cité, accroîtrait-elle le « stigmate d'habiter en cité » touchant, selon nombre de sociologues, l'habitant de banlieue ? Cet homme, recevant un cousin dont la voiture vient d'être visitée, exprime le sentiment de honte suscité par un tel incident.

En fait, le parking nous semble le lieu d'une insécurité réelle qui touche plus particulièrement à la voiture de l'invité et, par-delà, à celle de l'étranger, catégorie dans laquelle peuvent être intégrés les employés des services publics et les commerçants. Cette insécurité réelle tend à justifier le fait que la demande en matière de stationnement des employés des services publics soit prise en compte avant celle des résidents, malgré la réprobation de ces derniers. Car, si la présence de parkings peut participer de l'attractivité des commerces et des équipements , la prise en compte du sentiment d'insécurité éprouvé notamment par les employés et les commerçants, souvent remontés au vu de nos entretiens à l'égard des habitants des quartiers où ils sont amenés à travailler, n'est-elle pas la condition du maintien de ces commerces et équipements en des lieux réputés difficiles ?

La réponse au problème du stationnement de la voiture, cet objet substitut de l'individu à forte valeur symbolique, par l'intermédiaire duquel on parle à l'institution, est-elle une condition importante de la mixité des quartiers ? Selon la commissaire Lucienne Bui Trong (2000), anciennement directrice de la cellule des violences urbaines des Renseignements Généraux et les sociologues, Wieviorka, (1999) et Péralva (1995), les violences urbaines sont avant tout anti-institutionnelles. Les cibles sont en général les centres sociaux, les bâtiments officiels, mais aussi les bus, représentant l'institution, mais aussi, selon nos entretiens, les voitures des acteurs institutionnels. Un article de *Libération*[38] met également en avant le fait que les élus des banlieues eux-mêmes font les frais, par le biais de leur voiture, des récriminations de leurs citoyens. A Aulnay, les employés de la mairie, ceux de la bibliothèque, de la crèche, du GPU expriment un sentiment d'insécurité, plus particulièrement ressenti au travers de leurs voitures. Les bibliothécaires de l'antenne municipale d'Aulnay disent essuyer des menaces portant sur leurs véhicules : les jeunes un peu trop bruyants qu'ils leur arrivent parfois d'expulser, font mine, depuis le parking, de vouloir s'en prendre à leurs voitures.

La pratique de stationner la voiture au plus près de son champ de vision n'est, du reste, pas le fait des seuls habitants HLM. Les acteurs du GPU à Aulnay, les employés des services municipaux, les commerçants, s'efforcent également de se garer sous leurs fenêtres. Dans un compte rendu d'un groupe de travail sur le stationnement des services publics des quartiers Nord, la localisation du parking réservé aux employés de la poste est justifiée pour des raisons de sécurité : « *L'endroit est idéal, car il est visible. La proximité du commissariat et de la Poste est rassurante quant au climat d'insécurité* [39]». Les employés ne parvenant pas à se garer sur les emplacements qui leur sont réservés, stationnent, peut-on encore lire dans ce compte rendu, aux abords du commissariat, « *même si parfois il faut le faire de façon anarchique* ». Tout compte fait, le stationnement illégal, que les représentants de la municipalité de Créteil attribuent à l'incivilité de l'individu, serait plutôt à imputer à l'insécurité, et l'on n'hésite pas en conséquence à se garer de manière illégale aux yeux et à la vue des agents de l'ordre censés le réprimer. Le groupe de travail retient dans sa conclusion :

---

[38] Hassoux Didier, « Les élus pris pour cibles », *Libération*, jeudi 26 février 1994.

[39] *Groupe de travail des services publics des quartiers nord « Stationnement du Galion* », Compte rendu des entretiens en date du 4 juin 1997, avec les agents des services publics, document du GPU.

« *Quelque soit le parking retenu (pour les services publics), celui-ci doit être :*

- *réservé aux agents*
- *surveillé en permanence et doté d'un code d'accès (s'il est en sous-sol)*
- *proche du centre commercial le Galion, car le chemin n'est pas sûr ; les agents sont connus des habitants. Certains usagers n'hésitant pas à s'en prendre à leurs véhicules. En fin de journée, les agents de la poste quittent le Galion en groupe car ils se sentent menacés.*
- *aménagé de manière à ce que les riverains ne stationnement pas sur leurs emplacements, s'il est en surface, il faudrait que la réglementation soit respectée.* »

Ainsi, l'espace de représentation qu'est le parking, ne doit-il pas être d'autant plus pris en compte que c'est justement là, et autour de la voiture, que se joue l'image des quartiers ? Le parking est parfois la seule portion d'espace public fréquentée par l'invité rendant visite à un habitant, ou par certains employés des services publics qui ne désirent pas se mêler à l'environnement de leur lieu de travail considéré comme peu rassurant. La voiture la plus visitée est, en outre, la voiture de ceux qui ont une mauvaise image des quartiers, à savoir ceux qui n'y résident pas. Les quartiers sont beaucoup plus mal vus par l'opinion publique nationale, par les habitants des autres quartiers et par ceux qui viennent y travailler que par les habitants eux-mêmes (Debordeaux, Godard, Querrien, 1997). L'insécurité réelle qui se joue tout particulièrement sur la voiture des personnes extérieures, ne conforte-t-elle pas, en retour, l'image de quartiers toujours sous le feu de l'actualité ?

4. Conclusion

Nous nous trouvons donc face à un débat bien connu dépassant largement l'échelle des deux quartiers étudiés qui tend à faire s'opposer la voiture à la rue. Cette dernière, pensée comme le cœur de l'échange et comme un moyen de raccorder le quartier au reste de la ville, expulse la voiture alors même que le mode de locomotion est bel et bien ancré dans la ville, mais aussi dans les modes de vie.

Mais la mixité urbaine et sociale escomptée dans les quartiers par son intermédiaire ne passe t-elle pas tout autant sinon plus, par ce qui finalement concerne et mobilise une grande diversité de gens : les habitants en HLM et les propriétaires, les employés et clients des équipements et commerces, supposés animer et générer la mixité sociale dans les quartiers, ne cessent de demander de pouvoir disposer de places de parking sur leur lieu d'habitation et de travail.

Insistons sur le fait que la demande en matière de stationnement s'avère entendue, dès lors qu'elle émane des services publics (antenne de la poste, annexe de la mairie), et des commerces, dont les clients et employés sont motorisés, pour cette raison non invoquée mais néanmoins essentielle, qu'ils sont les premiers à être en proie au sentiment d'insécurité affectant tout particulièrement les quartiers. Ils sont ainsi confrontés à une insécurité réelle qui se porte d'une manière générale sur la voiture, mais aussi plus particulièrement sur celles des gens extérieurs aux quartiers, notamment ceux venant y travailler, ou représentant une institution aujourd'hui critiquée à la fois par sa trop grande présence et à la fois sa défaillance. L'offre de parking, qui constitue d'une manière générale l'une des conditions du maintien des commerces et des équipements, l'est peut-être d'autant plus dans les quartiers HLM où commerces et services publics font montre, dans nos entretiens, d'une véritable défiance à l'égard des habitants des quartiers HLM. Le prix de l'Amabilité décernée chaque année dans les quartiers Nord d'Aulnay aux Institutions est là pour rappeler les difficiles rapports que celles-ci entretiennent avec la population.

Mais l'offre de parking peut-elle être également la condition nécessaire à l'implantation des classes moyennes, sachant que les réhabilitations dans les quartiers n'ont d'autres but que

d'attirer les classes moyennes, sans pour autant y parvenir, comme le confirme Christine Lelévrier ? La taille des familles, selon Christine Lelévrier (2005), est le critère commun d'un rééquilibrage, qui s'affiche moins en terme social que démographique. Tout est fait pour à la fois limiter le nombre des grandes familles (plus de trois enfants), et pour attirer des petits ménages. Or, la restructuration des immeubles réalisée dans l'optique d'attirer des familles de petite taille, ne prend nullement en compte le besoin automobile des classes moyennes ou des familles plus argentées et, par ce faire, plus à même de disposer d'un plus grand nombre de voitures.

Du reste, ainsi que le remarque près de la moitié des lauréats de l'appel d'offre du Puca (Plan Urbanisme et Construction Architecture) sur le stationnement (Frenais, 2001), la possibilité de pouvoir garer la voiture, la deuxième, la troisième, ne peut-elle être la clé de l'attractivité résidentielle des centres-villes, confrontés à l'hémorragie sélective des ménages et des activités vers les communes périphériques ? Même s'il est vrai, remarque Jacques Frenais, que les habitants des centres-villes sont moins motorisés que les autres, leur taux de motorisation n'en croît pas moins. Cette interrogation formulée pour les quartiers centraux confrontés à la fuite de ses résidents, peut l'être également pour les quartiers périphériques, où, la possession de voitures peut conduire à choisir un logement moins cher en périphérie, doublé de la possibilité de loger la voiture dans un parking plus souvent gratuit.

La démesure de l'espace ouvert du grand ensemble que l'on s'attache à rétrécir au moyen de rues, de commerces supposés générer de l'animation en des lieux où l'on fait pourtant ses courses en voiture dans les supermarchés périphériques, constituerait, en raison de la trop grande rupture qu'elle introduit entre l'espace public et l'espace privé, un obstacle à l'appropriation du quartier et de son logement. Or, n'est -ce pas justement de la générosité de ses espaces que le grand ensemble, au même titre que tout quartier périphérique, ne tient pas sa richesse, au regard du tissu dense de la ville historique, où l'espace, rare et cher accorde peu de place au stationnement ?

L'un des atouts de la banlieue, estime-t-on, tant du côté des locataires HLM que des propriétaires des résidences ou des pavillons limitrophes - ces derniers ayant justement quitté Paris ou les cœurs des villes pour l'exiguïté de la cellule d'habitation - tient justement à l'espace plus vaste que l'on peut y trouver, à l'intérieur comme à l'extérieur du logement. Car ce qui est valable pour le logement, dans le cas tout au moins des propriétaires (plusieurs dans notre corpus ont du reste acheté par la suite le logement d'à côté pour s'agrandir, une surface

plus grande pour un prix nettement inférieur que dans la ville centre), l'est également pour cette portion de l'espace public occupé par cette autre partie de l'individu, la voiture. Le luxe de la banlieue justement serait, selon ceux que nous avons interrogés, de pouvoir trouver à garer ses deux voitures au pied de sa barre d'habitation sans pour autant avoir à en payer le prix de stationnement, comme en d'autres parties de la ville.

La mixité sociale tant recherchée dans les quartiers pourrait être liée au maintien de ce privilège, susceptible de participer de ses nombreuses mesures d'exception – zones franches, parkings des centres commerciaux réhabilités avec l'argent public - déployées pour la revalorisation des quartiers. D'autant que la voiture, enveloppe protectrice de l'individu, peut être considérée en un certain sens comme un élément favorisant la coexistence de personnes peu enclines à s'entendre, dans des quartiers où la dévalorisation se pose en terme social.

La question de la voiture dépasse, en raison de sa banalisation, celle de son importance en termes d'emprise spatiale. En offrant la possibilité de consommer des loisirs ou des vacances, elle permet d'envisager plus favorablement l'espace d'habitation en des quartiers stigmatisés. Ce dernier, dès lors qu'il est subordonné à d'autres projets, fait l'objet d'un moindre investissement, et ce faisant contribue à le faire mieux accepter. Cet éclatement des sphères d'investissement, qu'il est coutume d'associer aux populations plus nanties, joue également un rôle non négligeable dans les lieux fort stigmatisés, où l'on peut aussi le rencontrer, dans la mesure où il peut contribuer à les faire mieux accepter. Ceci, que ce soit pour les populations immigrées investissant leur argent dans une maison au pays ou pour les habitants en HLM disposant d'un petit pavillon au bord de mer ou passant régulièrement leurs vacances dans leur camping car, peut rejaillir sur les populations des classes moyennes que l'on cherche à attirer ou à maintenir. La mobilité que leur permet la voiture les autorise à fréquenter famille et amis ailleurs que dans le quartier, de pouvoir passer leur temps de loisirs hors de leur espace d'habitation et de fixer en des lieux autres que leur résidence leur territoire d'appartenance.

Notons que ces quartiers ont, dès leur construction, été situés à la périphérie des villes, époque où ils parvenaient à attirer des gens. Plusieurs parmi les anciens habitants propriétaires à Créteil que nous avons interrogés ont souligné, par-delà l'intérêt du prix proposé à l'époque pour une première accession à la propriété, l'atout du site. Les Choux, qui bénéficient de la proximité de Paris, présentaient l'avantage d'être situés au cœur d'un département ou d'une région dans laquelle on résidait auparavant et où l'on avait famille et réseau de sociabilité ; plusieurs personnes très voyageuses, d'autres en raison de leur origine étrangère, déclarent

avoir été intéressées par une situation « *au carrefour du monde, à proximité de la gare de Lyon, et de l'aéroport* » comme le formule une habitante. Et pour un autre c'est justement parce que le quartier du Palais se trouvait au carrefour de différents flux - aéroport, autoroute, RER - que ce dernier a été choisi.

La mobilité, en bref, nous semble au cœur de la notion d'appropriation que l'on cherche à instiller dans le grand ensemble, dans le sens où, elle influe sur ce qui, en premier lieu, pose problème aux habitants ou personnes que l'on cherche à attirer dans les quartiers, le sentiment d'insécurité. Ce sentiment d'insécurité serait du reste, beaucoup plus important dans les quartiers dits relégués parce que la population s'y sent assignée. Mais au sein de ces quartiers, ainsi que le remarquer Sébastian Roché (1996), les personnes les plus mobiles sont celles qui sont le moins soumises au sentiment d'insécurité, leur réseau de sociabilité leur permettant de ne pas s'y sentir assignées ou assimilées. Par ce faire, la mobilité s'offre à elles comme un moyen de pouvoir se détacher de l'image ternie de quartiers dits relégués, ce qui, peut-être envisagé comme un deuxième facteur déterminant de la notion d'appropriation. La mobilité qu'autorise un usage du véhicule qui pour beaucoup de personnes habitants en HLM peut être souvent réduit pour des raisons de coût à des besoins raréfiés dans le temps – tel celui de partir en vacances - leur permet de ne pas se sentir trop conditionnée par l'image de quartiers très stigmatisés. D'où l'intérêt qu'il peut-être accordé à la place qu'occupe la voiture au pied du logement lorsqu'elle ne bouge, en lieu et place cet espace de représentation, que se révèle être le parking, si l'on retient le fait qu'il est le lieu d'une insécurité qui se porte sur la voiture des personnes extérieures aux quartiers, au nombre desquels figure l'invité. Cette insécurité n'est pas sans jouer encore sur l'image négative des quartiers dits sensibles, qui, elle, constitue un motif participant de leur rejet par certains des habitants. L'importance qu'occupe le véhicule dans la vie et l'esprit des gens n'est, en réalité pas une spécificité des grands ensembles, mais ses incidences sont souvent négligées. Les activités connexes qui se déploient, sur l'aire de stationnement sur lesquelles nous nous pencherons dans le chapitre suivant, sont elles plus propres aux quartiers étudiés.

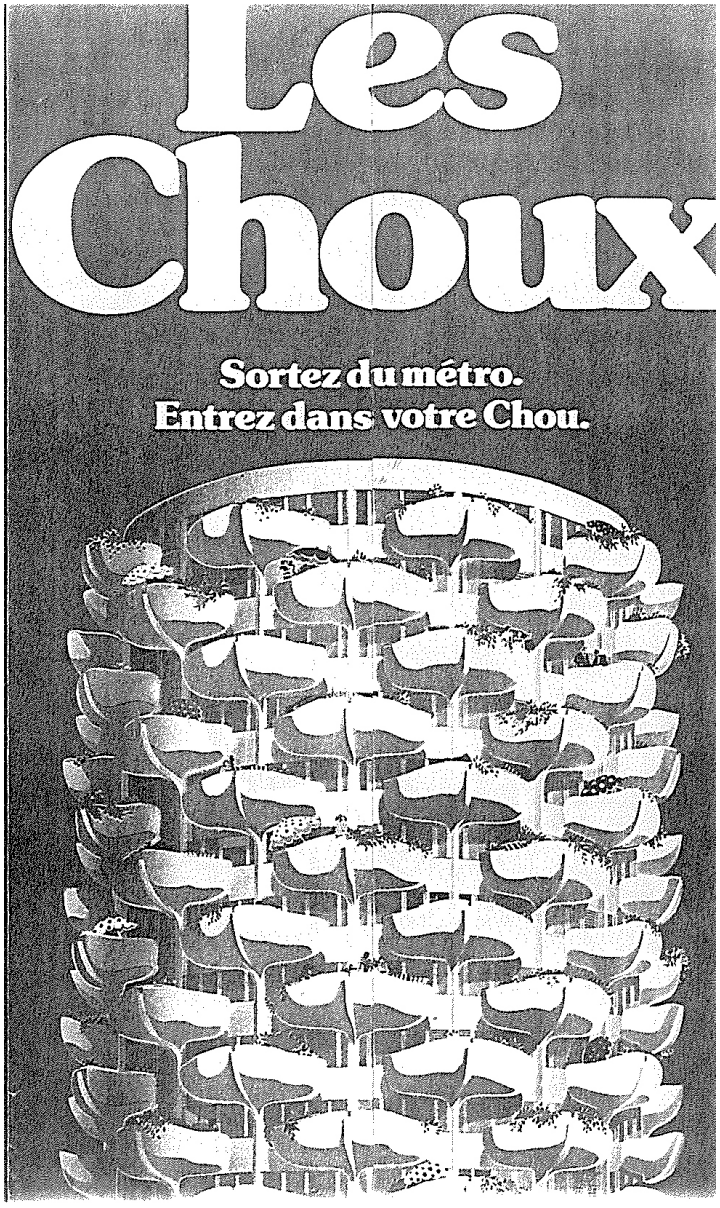


Illustration 27 : Publicité, Quartier du Palais, 1976, agence Roux-Seguela

Chapitre 3 : Le parking investi par les activités privées : un espace ouvert à appropriation

Le chapitre précédent s'est attaché à pointer l'importance du véhicule dans l'espace de la résidence. La place qu'il occupe nous intéresse d'autant plus qu'elle peut nous amener à penser autrement l'espace de la proximité ou du quartier. Ce qui compte dans le quartier d'habitation HLM est-il, comme on a pu le dire d'autres quartiers de la ville, l'espace public au pied de la barre, ou l'espace privé que l'individu aujourd'hui semble privilégier ? Les relations sociales ne sont-elles pas marquées par un entre soi susceptible de trouver à s'exprimer soit dans la sphère de son appartement, soit en d'autres espaces de la ville ? La revalorisation des grands ensembles, en d'autres termes, ne passe-t-elle pas encore par la prise en compte de ce sur quoi leurs concepteurs – architectes et aménageurs « modernes » – avaient mis l'accent et dont l'individu semble se soucier et qui participent véritablement de son autonomie, à savoir la possibilité de disposer d'un logement confortable où l'on se sent véritablement chez soi et d'un véhicule nécessitant, lui, ce qu'avait omis de penser les modernes, place pour le garer? D'autant que l'espace libre et ouvert des Trente glorieuses que l'on veut aujourd'hui rendre public, a-t-il réellement besoin d'être rendu public ? Doit-il s'ouvrir à la diversité des individus, sachant que les centres commerciaux remplissent peut-être plus que les anciennes échoppes ou centres commerciaux de proximité la fonction d'espace public ? Ils sont plus que les commerces de proximité le lieu d'une mixité sociale faisant se côtoyer, à la lumière de ce que nous avons vu sur nos sites, des classes populaires pour lesquelles l'usage de la voiture est rendu indispensable pour les courses qu'elles peuvent y faire également à meilleur marché, des classes moyennes y trouvant des produits divers et de meilleurs qualité ou standing. En bref, l'espace public, dans le sens qu'en a donné, entre autres, Isaac Joseph (1998) et que l'on trouve aujourd'hui repris par les aménageurs, c'est-à-dire un lieu où sont amenés à se côtoyer des gens différents, n'entre t-il pas en

« concurrence » avec d'autres lieux à faisant office d'espace public au nombre desquels comme nous le verrons dans la troisième partie peuvent figurer les parkings ?

Et puis que savons nous de l'espace privé, dont il est rarement fait mention alors même qu'il contribue à définir l'espace public sur lequel aujourd'hui sont portées toutes les attentions ? Car ce qui frappe dans la littérature sur les banlieues, c'est tout à la fois l'abondance des écrits portant sur l'espace public et la quasi-absence d'études sur l'espace privé. Un élément d'explication pourrait être le fait que les quartiers HLM sont d'une manière générale toujours abordés, comme le dit entre autres Lepoutre (1997), sous l'angle d'une crise qui les affecte depuis bien longtemps et qu'il convient de résoudre. Or, cette crise, pouvons-nous ajouter, se déroule sur l'espace public que l'on dit accaparé par les uns, fuit par d'autres. Pour un certain nombre d'habitants, en outre, l'espace public ainsi décrit contribue à la dépréciation du logement, d'où là encore l'importance de le scruter. Car chez quantité d'habitants, ainsi que l'écrivent Allen et Bonetti (1998), le logement même s'il suscite une satisfaction importante ne suffit pas à construire un sentiment de "chez soi", solide et ancré. Le rapport au chez soi se nourrit de ses imbrications et relations avec l'extérieur, le quartier en somme et le rapport à autrui supposé participer par ce faire de sa structuration, mais dont il convient toutefois de relativiser l'importance, comme le rajoutent Allen Bonetti dans le sillage de ce que nous avons dit précédemment. L'individu peut jouer à saute-mouton, faire fi de l'espace limitrophe à son logement et entretenir des relations avec un espace autre que son quartier d'habitation. Mais le logement en lui-même ne mérite-t-il pas une plus grande attention et de nouvelles investigations ?

De même que l'espace public nous semble ressortir d'une vision stéréotypée, voire utopique, de ce qu'est l'espace dit du vivre-ensemble en faisant fi du mode de locomotion automobile, l'espace privé, dont la limite coïncide depuis le XIX^{e} siècle avec la clôture du logement, ne relève-t-il pas d'une approche au demeurant ancienne ne prenant pas compte une réalité sociale qui a bien du évoluer ? A l'heure de la banalisation de l'automobile et d'un individualisme bel et bien ancré dans nos sociétés, l'espace privé, en l'occurrence, se trouve en quelque sorte dédoublé de la cellule voiture qui stationne en dessous de la cellule logement. La limite du privé et du public ne s'est-elle pas déplacée à l'endroit du parking, lequel accueille, dans les quartiers plus particulièrement étudiés, outre le bien privé de l'individu qu'est la voiture, un certain nombre d'activités relevant du privé ? Ces dernières qui témoignent d'une extension du domaine privé dans l'espace public, les actions engagées pour

sa réhabilitation ne les sauraient tolérer pour le motif d'un espace public ouvert à tous ne souffrant aucune stagnation. Ceci nous semble pouvoir être questionné au regard de nouvelles prestations – la place de parking, en l'occurrence, en est une – susceptibles d'être apportées à un logement faisant aujourd'hui, à défaut de pouvoir apprécier le quartier, l'objet d'un véritable investissement (Wiel, 1999).

Car ce dont souffrent en premier lieu les grands ensembles est moins la forte emprise d'un espace public doté de qualités peu publiques que la petitesse de ses appartements peu conformes à l'évolution de modes de vie tendant, à l'ère du « cocooning », à accorder plus d'importance au confort dans le chez soi. La cellule bourgeoise, malmenée par des pratiques populaires – bricolage et mécanique notamment tendent à déborder de ses frontières –, ne l'est-elle pas également par une famille qui a également pu évoluer ? Le logement, peu pris en compte dans la littérature sur les banlieues, semble en effet gagner en importance, à l'heure où le moindre emploi conduit plus de monde à demeurer dans la maison. Si l'évolution du marché du travail, comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, contribue à remodeler la forme de la ville moderne, n'a-t-elle pas également des incidences sur la configuration du quartier d'habitation ? Le parking en son sein, ne peut-il être vu, comme le lieu de « la production postfordiste » de ceux que la crise du fordisme a éjecté du système salarial ?

Et puis le parking ne revêt-il pas les traits de l'espace de secondarité, analysé par Jean Remy (1999), cet espace où l'individu parvient à se détacher de manière temporaire des rôles sociaux auxquels il se doit de répondre non seulement dans la vie publique mais aussi dans la sphère plus intime ? L'espace de secondarité, sorte de coulisse de la théâtralité domestique est un espace à l'intérieur duquel l'on « *peut prendre conscience de soi, explorer les possibles* » (Remy, p 319). Il joue à ce titre un rôle important dans l'appropriation d'un logement. L'individu se sent d'autant plus chez lui, qu'il a en son sein un espace à lui. L'espace de secondarité susceptible d'être décelé à l'intérieur de la maison – dans le grenier par exemple tel que décrit par Bachelard-, peut l'être également à l'extérieur sur le lieu du parking ; celui-ci participe d'un dédoublement du logement par-delà la sphère d'habitation, déjà analysé par d'autres auteurs, par-delà le quartier - en lieu et place de cette autre maison, résidence secondaire, ou maison de vacances. Cette dernière en offrant à l'habitant en HLM la possibilité d'avoir un chez soi ailleurs « affecte positivement la lecture des espaces de la vie ordinaire » (Remy, 1999, p 319), et le parking nous paraît jouer également ce rôle.

Ce chapitre, centré sur les usages du parking relevant de la sphère du privé tendra à décliner les rapports qu'entretiennent le parking et le logement. Ces deux entités ainsi que nous le montrerons, sont parties prenantes d'un même espace, une cellule d'habitation réhabilitée par les usages des habitants à priori peu enclins à s'entendre mais néanmoins distendue par-delà la sphère première de l'appartement. De nature plus descriptive, la première partie s'attachera à relater la manière dont la portion d'espace public s'avère privatisée par l'individu ou le groupe. Par qui et comment se fait cette appropriation ? Cette partie, qui veut rendre compte de l'atmosphère des deux quartiers étudiés et inviter le lecteur à une brève immersion dans les sites étudiés, cherche surtout à montrer l'ampleur de l'accaparement d'un espace par l'individu. L'espace bel et bien accaparé, l'est, en outre, par une grande diversité de gens. Cet éclatement du logement hors de la cellule d'habitation, loin de disqualifier le quartier, nous semble participer au contraire de son appropriation, ainsi que nous tenterons de le mettre en avant dans la deuxième partie de ce chapitre. Nous chercherons à y décrypter les attributs spatiaux d'un espace – privatisé – tirant justement partie de sa situation extérieure. Le parking – un espace privé inscrit dans un espace public –, outre qu'il tend à modifier la frontière entre le public et le privé, à parcelliser un espace public considéré comme trop grand, n'est pas sans incidence sur l'appropriation du logement et au-delà sur le quartier d'habitation. Enfin, l'espace investi l'est sur un mode public, en raison de sa situation extérieure, comme nous le verrons dans les dernières pages consacrées aux règles que les habitants tendent à suivre, parce qu'elles conditionnent l'acceptation de son accaparement. Entre autres, si l'activité de la mécanique, notamment, se voit en raison de sa généralisation, n'est-ce pas aussi parce qu'elle ne se cache voire se montre ? Et si elle se montre, n'est-ce pas, comme nous l'avons postulé dans la problématique, parce que l'activité que l'on fait un peu moins dans l'entreprise ou dans l'usine cherche dans l'espace de la résidence sa légitimation ? Cette légitimation ne se trouve-elle pas une force dans la symbolique du travail dont la valeur est partagée tant par les classes populaires que bourgeoises ?

1. Le parking au-delà de sa fonction de stationnement

1.1 Le parking-atelier

1.1.1 Une part d'ombre de l'économie, une activité interdite par le règlement, très prégnante sur le sol de la résidence HLM

L'activité de la mécanique renvoie à une activité dissimulée, part d'ombre de l'économie, rangée au rang des activités informelles (Godefroy, 2000 ; Péraldi, 1996) ; La pratique du bricolage, elle, est interdite par le règlement. L'une et l'autre n'en ont pas moins pour particularité, insistons sur ce fait, d'être très répandues et par conséquent très voyantes. Ces pratiques, pour quiconque pénètre le quartier des 3000, sautent aux yeux. Les questionnaires que la municipalité d'Aulnay a fait remplir aux gardiens afin de mesurer l'emprise de la mécanique[40], le confirment. Toutes les cités qu'ils ont la charge de surveiller sont concernées par la présence d'une activité qui s'exerce, alors que la plupart des parkings souterrains sont aujourd'hui fermés, aux yeux et à la vue de tous. A Créteil, l'activité autour de l'automobile est également très présente, même si la configuration du quartier du Palais tend à en atténuer l'impact sur le paysage. Les bricoleurs semblent se fondre dans les recoins d'une architecture qui, dans l'esprit de son concepteur, tend à dissimuler l'espace dévolu au stationnement des véhicules. Bon nombre de mécaniciens et bricoleurs ou laveurs de voiture trouvent donc à travailler à l'intérieur des couronnes de boxes circulaires. Elles sont tantôt extérieures, refermées sur elles-mêmes et donc à l'abri des regards, tantôt aménagées dans des bâtiments fermés. Ces aires de bricolage sont des lieux peu visibles qu'il s'agisse du parking souterrain inscrit dans le soubassement de l'école Charles-Péguy et que se partagent locataires et propriétaires, ou de la dalle du centre commercial peu utilisée par ses clients, nous l'avons dit, et qui, surélevée, se dérobe aux regards du simple passant. L'activité, qui s'en échappe de

[40] *Mécanique automobile en habitat collectif, questionnaire régisseur,* nd, document interne de la mairie d'Aulnay-sous-Bois.

temps à autre, apparaît aussi sur les parkings extérieurs et non-dissimulés des immeubles de La Lutèce.

La prégnance de la mécanique peut se lire par la présence de l'homme sur le parking, qui obéit à une certaine ritualité : certains s'attellent à leur activité sur le parking le week-end, d'autres y séjournent le soir après le travail, d'autres encore y passent leur journée, voire tous les jours de la semaine. Selon la synthèse réalisée à Aulnay par la municipalité à l'issue des réponses apportées par les gardiens au questionnaire sur la mécanique dans les cités, le nombre de personnes considérées comme coutumières varie en moyenne de six à dix par jour et peut atteindre la vingtaine. Ce qui, sur les neuf secteurs scrutés par les régisseurs faisant le décompte pour la municipalité, permet de recenser, d'après une note au crayon à papier, une centaine de mécaniciens actifs tous les jours de la semaine. L'estimation a été grossièrement établie sur la base de dix personnes en moyenne par jour.

La voiture travaillée sous tous ses divers angles et blessures fait l'objet de travaux divers. Les gardiens, chargés de marquer d'une croix le type de travaux effectués sur la voiture, notent ainsi des interventions relevant autant de la petite mécanique que de la mécanique lourde : vidange ; changement de plaquettes de freins, d'amortisseurs, de pneumatiques ; travaux d'électricité, de dépose du bloc moteur à l'aide d'un système de levage, ou de carrosserie. Tant et si bien, comme l'annote au bas de son questionnaire l'un des régisseurs enquêteurs, que « *le parking est pris pour un garage* ». Le parking fait, en effet, office d'atelier pour la population diverse des bricoleurs, pour qui la réparation de la voiture constitue un moyen soit d'économiser les frais du garagiste, soit de se faire de l'argent.

1.1.2 La population des bricoleurs, une présence soutenue, des profils variés

1.1.2.1 Des hommes au chômage, souvent d'un certain âge

Le parking-atelier n'est pas sans jouer un peu le rôle d'interstice – cet espace accueillant les oubliés de la ville selon l'acception que donne du terme Hatzfeld, Béguin (2001) – puisque parmi les habitués de parkings peuvent être recensés des hommes au chômage, souvent d'un

certain âge. Les hommes de plus de 40 ans appartiennent, comme le rappellent Beaud et Pialoux (1999) Guilly et Noyé (2004), à une catégorie oubliée des politiques publiques qui continuent de se polariser sur la seule catégorie des jeunes, alors qu'ils sont les plus touchés par un chômage affectant tout particulièrement les ZUS. Tandis que le chômage des jeunes tend à régresser dans les ZUS (moins 12 % entre 1990 et 1999), celui des ouvriers et employés peu qualifiés est d'autant plus préoccupant qu'ils sont âgés. Les préretraités, également présents sur les parkings, par-delà le taux important et connu de chômeurs dans les quartiers, sont aussi, insiste de son côté Olivier Schwartz (1990), majoritairement des ouvriers de plus de 55 ans, la mesure des préretraites les touchant principalement. Les quartiers dits d'exclusion qui, pour reprendre la définition qu'en donne Hugues Lagrange (1999), concentrent une importante population de jeunes fortement marqués par l'échec scolaire, de familles monoparentales, de bénéficiaires de l'aide sociale, n'en comportent pas moins une population qui a vieilli**.** La persistance depuis les années 80 des violences dites urbaines qui conduit à envisager les banlieues, comme le rappelle Lepoutre (1997), sous l'angle d'une crise dont les causes sont imputées aux jeunes et qu'il convient de résoudre, nous amène souvent à omettre ce fait.

Cité Emmaüs à Aulnay, le gardien le confirme : « *Ceux qu'on voit sur les parkings, ce sont des pères au chômage, ils ne font rien de mal, passée la cinquantaine avec encore beaucoup d'enfants sur le dos, ils ne trouveront jamais de boulot.* » Le gardien, un ancien du quartier, a lui-même la cinquantaine passée : il s'inscrit au nombre de ces gardiens recrutés au sein du quartier pour leur connaissance des lieux et des gens et qui seraient de ce fait mieux acceptés. Mais leur recrutement, ainsi que nous l'a rapporté l'employé de l'annexe locale de la cité Emmaüs, résulte également d'une politique choisie par cet organisme afin de fournir un emploi aux habitants qui en sont dépourvus. Monsieur Thibault, locataire à La Lutèce (Créteil), est, bien qu'ancien habitant, moins compréhensif à leur égard : « *Ce sont des gens qui travaillent sur la voiture d'untel et d'untel. En général, c'est ça. Ce n'est pas moi, qui ne m'y connais pas en mécanique, qui vais démonter mon moteur. Il y en a beaucoup au chômage, ils travaillent en "loucédé". Ils touchent le chômage, ils touchent une partie de la réparation, ainsi, ils n'ont pas besoin de travailler énormément !* » Certains comme Mimoun, sont, nous l'avons dit, assignés à résidence faute d'emplois et de véhicule pour l'y mener. Celui-ci se glorifie d'être sur les parkings de La Rose des Vents depuis 1973. Il a depuis longtemps dépassé les limites des fins de droit. Il est âgé de 55 ans, tire parti de ses connaissances en mécanique qu'il aurait eu le temps d'affûter, vu, dit-il, qu'il en fait depuis

l'âge de 10 ans. En outre, après un bref passage chez Citroën et un retrait de permis pour cause d'alcoolisme constaté à plusieurs reprises, il ne trouve plus d'emploi, situation qu'il impute à son absence de mobilité. « *Car depuis 98, je n'ai pas de permis. Ils m'ont surpris, sur la route, bourré. Récidiviste j'étais, ils m'ont arrêté au moins deux fois, ils m'ont donné le maximum, mon retrait va jusqu'en février 2004.* »

1.1.2.2 Des hommes assignés à résidence par la précarité du travail

Le parking met également en présence des actifs mal rémunérés pour qui la voiture permet de compléter un salaire. Un carrossier turc (Monsieur Ozgur), à Aulnay, ouvrier la semaine chez Citroën, transforme tous les soirs sa place de stationnement en bas de chez lui en « Point Carrosserie ». Il a du mal à jongler, se justifie-t-il, avec son petit salaire, le loyer de 460 et les frais occasionnés par sa famille de cinq enfants.

Travail précaire, horaires décalés et temps partiels, concernant tout particulièrement la population des quartiers, donnent également du temps libre que l'on peut utiliser sur le parking. Bilal, 40 ans, est gardien de nuit à Paris et garagiste sur parking le jour. Il emploie son temps libre sur le parking Jupiter à remettre en état, avant de les vendre, Porsche et Mini Cooper qu'il achète à l'état d'épaves à un garagiste. Bilal est spécialisé dans la réparation de voitures de collection. Les rumeurs glanées sur les parkings nous laissent à entendre que la cité des 3000 compte deux spécialistes de la réparation de voitures de collection. Il réalise les premiers travaux sur le parking Jupiter, les grosses opérations dans le garage d'un ami. Le carrossier turc fait de même pour les travaux de peinture exigeant plus de matériel. Monsieur Cami à Créteil, dont le rêve contré par le père a toujours été d'être « *mécano* », se souvient du temps, où il bricolait dans le box de son ami, un mécanicien professionnel en préretraite, les jours libres de la semaine ; son travail dans le secteur médical ne l'occupait qu'un quart-temps. Monsieur Chiko alterne périodes d'emploi et de chômage. Il travaille dans le bâtiment, un secteur flexible nécessitant, nous explique-t-il, d'avoir plusieurs cordes à son arc. Au moment où nous l'interrogeons, il est employé dans une entreprise de serrurerie et d'alarme, laquelle exige de ses employés des journées d'astreinte. Le samedi de notre rencontre sur le parking où il répare alors une auto, il est justement d'astreinte. Il ne peut s'engager dans un quelconque projet, tenu qu'il est d'être disponible 24 heures sur 24, de manière à pouvoir

répondre à la moindre urgence : l'alarme hors-service, la serrure détraquée d'un magasin ne peuvent attendre jusqu'au lundi matin pour être réparées. Le temps libre ne l'est donc pas forcément pour celui que son métier oblige à une forme d'assignation à résidence, qu'il est coutume d'attribuer aux jeunes ou aux personnes sans emplois, mais qui peut aussi concerner les personnes qui travaillent, certains métiers, notamment peu qualifiés, le sous-tendant. Ce temps incomplètement libre, on peut être tenté, à l'instar de monsieur Chiko, de le passer sur le parking.

Les métiers orientés vers la sécurité, en l'occurrence, exigent de leurs employés des états de veille ou d'attente que Stéphane, 20 ans, engagé dans une entreprise de gardiennage et de sécurité, ne sait également trop comment occuper. Sa mission consiste à se rendre tôt le matin dans les différentes sociétés pour débrancher les alarmes. Son travail reprend alors seulement à 16 heures 30 : jusqu'à 19 heures, il met à nouveau en marche les alarmes qu'il a désamorcées le matin. Nous le rencontrons dans le sous-sol du parking de l'école Charles-Peguy, alors qu'il s'efforce de réparer une mobylette ; d'habitude, nous explique-t-il, lorsqu'il n'est pas à s'attarder autour d'une auto ou d'une mobylette réparée par lui ou l'un de ses pairs, il est dans le hall à regarder défiler les gens. Pour lui, l'occupation du parking a beaucoup à voir avec le temps dont on dispose ou non. A la question de savoir si son père, employé chez France Télécom, est comme lui bricoleur, il nous répond : « *Il ne peut pas, il n'a pas le temps, il travaille tout le temps.* »

1.1.2.3 Un peu tout le monde

M. Olga, à Créteil, fait partie de ceux que l'on peut intégrer dans la catégorie des bricoleurs du dimanche ; la passion de la voiture les conduit à fréquenter de manière assidue le parking. « *Moi je travaille un samedi sur quatre, ma voiture est nettoyée toutes les deux, trois semaines. Ma voiture est toujours propre.* » Sa Mercedes, tout juste acquise, est lavée d'abord au point de lavage auto, puis peaufinée à la main pour ne pas rayer la peinture sur le parking du domicile. Employé comme chauffeur à la Poste, Monsieur Olga travaille tantôt le matin, tantôt le soir, ce qui le conduit certains après-midi, le vendredi notamment, à retourner sur le parking : la voiture, briquée jusqu'à la rendre brillante, se répare ou se nettoie finement, sous toutes les coutures, de l'extérieur jusqu'à l'intérieur. Les mille produits offerts par le marché

(spécial cuir, spécial métal, aspirateur de poche) fournissent matière à une occupation qui ne l'accapare pas moins de trois heures de temps en fin de semaine.

Les jeunes, accusés de trafics en tout genre mais, selon les deux commissaires d'Aulnay et Créteil, pas toujours avec l'ampleur ou la « gravité » qu'on prête à leurs activités (les dealers et gros trafiquants étant relativement peu nombreux), peuvent avoir également les mains dans le cambouis, la rénovation de voitures pouvant constituer un moyen de s'adonner à un commerce. Car « *vendre une voiture,* estime Mustapha, un jeune des 3000 employé à la maison de l'emploi d'Aulnay*, c'est plus facile que de vendre une maison* ». L'achat, aux dires de Mustapha – un ancien jeune aujourd'hui adulte –, serait à priori à peu près honnête. « *Ils font les saisies, Internet, le journal, et ils achètent les grosses voitures de tout le monde qui cartonnent dans le Central (*la *Centrale des particuliers*) ». La provenance des pièces servant à la réparation serait, elle, moins sûre : ces épaves qu'on trouve sur la voie publique à Aulnay peuvent être désossées.

A la présence soutenue d'habitués, il convient d'ajouter les « *occasionnels* », rapporte la municipalité d'Aulnay dans son document faisant la synthèse des questionnaires récoltés auprès des gardiens à propos de l'activité de la mécanique. Ceux-ci, précise le document, « *ne sont pas quantifiés*[41] ». En effet, leur nombre, comme nous le verrons au fil de cette thèse, est difficile à évaluer. Contribue en premier lieu à leur difficile appréhension le fait que l'activité sur le parking fluctue selon les jours mais aussi selon les saisons. La période estivale tend à augmenter le nombre de bricoleurs du dimanche : le parking s'anime alors d'autant plus que la voiture sera utilisée pour partir en vacances. La voiture destinée à absorber des milliers de kilomètres, le trajet pour aller au Maroc, en Algérie ou au Portugal impliquant de parcourir de très longues distances, nécessite une révision, en particulier celle acquise d'occasion pour le temps exclusif des vacances, pratique à plusieurs reprises rencontrée et dont nous avons déjà parlé.

Le jour de notre rencontre à la cité Degas (Créteil), Samir s'active à deux pas du carrossier turc autour d'une voiture qu'il vient d'acheter d'occasion en Belgique, pays avec l'Allemagne où bon nombre d'habitants des quartiers vont s'approvisionner en automobiles. Le contrôle

[41] *Mécanique automobile en habitat collectif, questionnaire régisseur,* nd, document interne de la mairie d'Aulnay-sous-Bois, p. 1.

technique exigé par la loi, et particulièrement sévère dans ces deux pays, donne plus de garantie à la qualité d'un véhicule que l'on achète dans les quartiers le plus souvent d'occasion et au noir. Mécanicien en toute légalité dans un garage parisien, Samir met à profit son savoir sur une voiture qui, une fois vérifiée, lui permettra de partir en vacances en Algérie. La voiture acquise, nous dit-il, pour quelqu'un de là-bas, sera laissée au pays. A moins qu'elle n'y soit vendue, pratique courante, comme le critique Madame Rachelle, Israélienne, tendant à reproduire sur son pas de porte le conflit entre ces deux communautés. Celle-ci évoque également, dans le sillage de Tarrius (2000), les nombreuses pièces de voitures rapportées en août au pays.

Sur le parking peut être également de la partie l'habitant qui ne peut se payer les services d'un garagiste, et pour qui l'entretien de la voiture est d'autant plus onéreux qu'achetée le plus souvent d'occasion, souvent déjà vieille, elle nécessite moult réparations. De fait, si la réduction du coût – due notamment à la concurrence qui s'exerce entre les constructeurs automobiles –, constitue selon Froud, Colin, et Johal (Dupuy, 2000) l'une des conditions de l'accession à la propriété d'un véhicule chez les populations pauvres et de leur adhésion à la norme d'une motorisation généralisée, cette réduction passe notamment, selon le même auteur, par le fait de pouvoir « bricoler l'entretien ». Et ce jeune de rappeler pour justifier sa présence : « *Tout le monde bricole ici, il y a même des pères de famille qui viennent. Celui qui a besoin de faire sa vidange, ne va pas aller à Carrefour payer 150 francs, il vient ici faire sa vidange tout seul, lui-même. Personne ne se plaint*. »

Parmi les personnes interrogées, nous trouvons de fait des gens peu accoutumés à cette pratique, mais contraints à un moment donné de devoir s'intéresser à leur moteur. C'est le cas notamment de Monsieur Li : un drôle de bruit dans le moteur l'amène à ouvrir le capot. « *Je suis un petit salarié, un ouvrier, je travaille dans une société électronique. Je m'y connais un peu en réparation, en fait je m'y connaissais quand j'étais jeune, ma spécialité ce n'est pas la voiture, c'est l'électronique. Mais j'adorais le système d'un moteur, la mécanique. Je suis un bricoleur occasionnel, mais un bricoleur curieux.* » L'ami du carrossier turc venu lui rendre visite, vient de se faire abîmer sa voiture. Il plaisante : le business ici, proche et bon marché, répond tout autant aux besoins des cités qu'il s'en nourrit, l'infraction sur la voiture n'étant pas rare.

1.1.2.4 Un lieu de travail pour l'individu en prise avec des emplois déqualifiés ou de reconduction d'une aspiration populaire

L'activité que l'on exerce sur le parking du domicile, en somme, donne matière à de plus ou moins amples économies ou rémunérations. La mécanique exige un savoir-faire que tout le monde ne peut revendiquer – dans les quartiers aux vues de nos entretiens comme ailleurs – et fournit, à celui-ci qui l'exerce l'occasion d'entretenir avec les lieux un rapport gratifiant. A l'instar de l'espace interstitiel notamment analysé par Hélène et Marc Hatzfeld et Nadja Ringart (1998), le parking s'offre par le travail que l'on y fait comme le lieu d'une identité positive, pour l'habitant, en prise avec des emplois déqualifiés et peu valorisants, et dont les horaires, pouvons nous ajouter, peuvent aussi être contraignants. On y trouve ceux que le marché du travail laisse sur ses marges : le chômeur, plus particulièrement scruté par Hatzfeld et Ringart et Roulleau-Berger (2001), mais aussi, sur nos deux sites d'études, l'actif, dont le travail laisse du temps résiduel, en particulier celui que le travail de nuit tient sur les marges d'un monde encore fortement agencé et rythmé par l'activité diurne.

Insistons sur le fait que si les emplois de services, en forte augmentation depuis les années 90, ont pris le pas à l'heure de la désindustrialisation sur les anciens métiers ouvriers qui diminuaient dans le même temps, le développement du tertiaire n'a nullement mis fin aux emplois d'exécution ou aux situations pour le moins assujetties. Selon Schwartz (1990), de la même façon que la production de masse, le « service de masse » a donné naissance à une « ouvriérisation » du travail. Veltz (2000) propose ainsi l'expression « d'ouvriers relationnels » pour caractériser les personnes employées dans des tâches peu gratifiantes et peu rémunérées. Ces tâches s'avèrent être de fait celles accomplies de la population de nos deux quartiers, embauchés très souvent comme caristes, magasiniers, agents d'entretien ou de sécurité. Le pôle d'emplois de Roissy, recensé par le GPU comme l'un des atouts du quartier des 3000, propose aux habitants de ce dernier un grand nombre de ces tâches peu qualifiées. Les travaux que les ouvriers étudiés par Florence Weber (2001) exercent durant leur temps libre – jardinage, entretien d'un lopin de terre, activités dans le bâtiment – loin d'être une revanche contre l'usine, une manière de la refuser, se présentent plus simplement comme un moyen alternatif offrant la possibilité d'une activité revalorisante.

Parmi les personnes fréquemment affairées autour de l'automobile, un grand nombre œuvre dans les métiers de la sécurité. Jeunes et moins jeunes peu qualifiés peuvent, de fait, trouver à

travailler dans un secteur qui, comme l'a montré Frédéric Ocqueteau (1998), a explosé. Entre 1981 et 1995, le nombre d'entreprises de sécurité recensées par l'INSEE a quadruplé tandis que leur chiffre d'affaires passait de 1,9 à 6, 4 milliards de francs. Le métier qui n'exige ni qualification, ni formation, recrute autant de jeunes que de plus âgés. Et si le seul impératif est d'avoir un casier judiciaire vierge, l'extrait le prouvant n'est, nous explique un jeune, souvent même pas demandé. L'essentiel des annonces que nous avons pu lire à la Mission jeune d'Aulnay ont trait à ce type d'emploi. Un ancien trapéziste, interrogé sur France Culture à propos d'un roman dont il est l'auteur, dit gagner dorénavant sa vie comme agent de sécurité, un emploi accessible, dit-il, à tout le monde et notamment à lui qui, à 54 ans, ne peut plus exercer son métier de trapéziste. A défaut de pouvoir se distinguer comme lui en écrivant un livre, on peut au moins tenter de mettre en avant un savoir-faire qui, si l'on s'arrête sur le cas de Bilal spécialiste dans la réparation de voitures de collection, peut même être rare et apprécié. Ajoutons que les emplois émanant du secteur de la sécurité s'inscrivent avec entre autres ceux de la manutention, ces derniers proposés en grand nombre par le pôle économique de Roissy, selon les perspectives du Commissariat au Plan[42], au nombre des métiers d'avenir qui seront proposés sur le marché de l'emploi en 2015 dans une France fortement polarisée entre des emplois de services faiblement qualifiés et, à l'opposé, des emplois de cadre hautement qualifiés.

L'identité de l'individu qui, hier, s'affirmait au travers du travail ou de l'appartenance à un groupe – celui, en l'occurrence, ouvrier, lequel se définissait justement par le travail – nécessite aujourd'hui de se penser différemment et au présent. Le chômage et l'absence de formation des enfants n'autorisent plus la projection d'une promotion sociale à laquelle les ouvriers d'antan espéraient parvenir par le truchement de leurs descendants. L'identité, en bref, à défaut de pouvoir être redorée par le biais de la progéniture très souvent au chômage ou vouée à des travaux précaires, ne peut-elle être retrouvée, non plus comme hier sur un espace de travail offrant la perspective d'éventuelles évolutions professionnelles, mais dans l'espace de l'habitation ?

Il ne faut cependant pas oublier que si la part des ouvriers dans la population active n'a cessé de diminuer depuis vingt-cinq ans, ils n'en ont pas disparu pour autant. Ils représentent encore 27 % de la population active et demeurent une composante majeure de la population

[42] *Les métiers en 2015, l'impact du départ des générations du baby-boom*, Premières synthèses, Dares-le Plan, déc. 2005.

française, ce qu'on avait tendance à oublier, mais que de récentes recherches[43] révèlent, la question ouvrière omniprésente entre les années 30 et les années 70, ayant été refoulée progressivement dans les opinions et travaux**.** Serge Paugam (2000) montre dans ses enquêtes sur la précarité salariale que leurs conditions d'emploi se caractérisent à la fois par la pénibilité des tâches, l'accroissement des exigences de productivité, l'absence de reconnaissance par la hiérarchie, la quasi-absence d'augmentation du salaire depuis des années, aggravés dans bien des cas par la crainte du licenciement. Les ouvriers employés par l'entreprise Citroën étudiée par Stéphane Beaud et Michel Pialoux (1999) sont aux prises à un même durcissement de leurs conditions de travail ; les constructeurs automobiles, pour faire face à la concurrence internationale et à l'épuisement des gains de productivité issus du taylorisme, ont du, à partir des années 80, modifier en profondeur leur mode de production.

A ce titre, il convient de souligner, dans la population séjournant plus longtemps que d'autres sur le parking, le nombre non négligeable d'hommes, dont le métier anciennement ou encore exercé touche de près ou de loin le secteur de l'automobile. La présence de l'unité de production de Citroën à Aulnay peut se lire également sur le sol de la résidence par la présence de ses employés, encore actifs ou au chômage, sur le parking durant leur temps libre. Cité Jupiter, Monsieur Pardi, licencié par l'usine Citroën, s'active et répare depuis lors au bas de chez lui des épaves … de marque Citroën. Cité Degas, le carrossier turc, employé chez Renault, travaille à quelques mètres de Samir, employé légal d'un garage parisien. Mimoun, aujourd'hui au chômage, est un ancien mécanicien. Le quartier du Palais, à Créteil, n'est pas en reste. Monsieur Cami, lorsqu'il réparait des voitures sur le parking de sa résidence, le faisait en compagnie, nous l'avons dit, d'un mécanicien en préretraite. Et Monsieur Olga a pour collègue de parking un mécanicien exerçant le week-end une activité qui l'occupe le reste de la semaine dans un « véritable garage ».

L'automobile fut à l'époque des Trente glorieuses, rappelons-le, grand pourvoyeur d'emplois, attirant notamment une main-d'œuvre déqualifiée. En effet, l'essor de la motorisation, en même temps que la modernisation de la France qui passait par celle de son industrie axée sur celle de l'automobile, a exigé le recours à une importante force de travail. Plus de 200 000 emplois furent créés dans l'industrie automobile de 1954 à 1973, les années 1968-1973

---

[43] « *7 millions d'ouvriers aujourd'hui, soit 30 % des actifs, contre 8 millions en 1975, la chute numérique est faible* », (Beaud et Pialoux, 2001),

comptant à elles seules 110 000 nouveaux emplois, soit une augmentation de 20 000 emplois en six ans[44]. Sa rapide évolution technique (la mécanisation) autorisa l'emploi d'une main-d'œuvre de moins en moins qualifiée et tira profit de la baisse des emplois agricoles (c'est le cas de Citroën à Rennes), de la crise des activités industrielles anciennes comme les charbonnages, et, surtout, de la manne immigration. L'industrie automobile est connue pour être, avec le bâtiment, l'activité économique qui fait le plus appel à la main-d'œuvre étrangère. Employant en grand nombre, elle est aussi connue pour ses conditions de travail particulièrement difficiles. L'essor fulgurant du marché de l'automobile, nous explique Madame Erika, chargée des questions sociales à la direction de la communication de Peugeot PSA Citroën, exigeait pour répondre à la forte demande de consommation, automatismes, travaux de force, cadences accélérées et rapidité d'exécution. Sa crise, puis sa nécessaire modernisation se sont traduites par un certain nombre de licenciements en même temps que par la transformation de ses anciens modes d'organisation de travail. L'industrie automobile exige d'employés désormais vieillissants, souplesse et flexibilité qui sont autant de compétences nouvelles tendant, selon Stéphane Beaud et Michel Pialoux (1999), à leur faire intérioriser l'idée qu'ils appartiennent à un monde révolu dont les valeurs seraient aujourd'hui dépassées. Mais ce sentiment ne peut-il être relativisé à l'aune de ces activités exigeant un savoir-faire, ou tout au moins une totale maîtrise de la tâche à accomplir, que certains sont amenés à exécuter sur le parking de la résidence HLM ?

Ces activités, à l'heure du moindre emploi et de la dépréciation des anciens métiers ouvriers, peuvent s'inscrire dans le champ immense de ce que de Certeau (1980) appelle « les arts de faire » : ces ruses ou tactiques que le monde populaire réussit à déployer au cœur même des places fortes de l'économie contemporaine aux fins uniques de constituer un domaine qui leur est propre. « *Le travailleur*, écrit de Certeau, *qui fait la perruque*[45]*, soustrait à l'usine du temps (plutôt que des biens, car il n'utilise que des restes), en vue d'un travail libre, créatif et sans profit. Dans les lieux mêmes où règne la machine et qu'il se doit de servir, il ruse pour le plaisir d'inventer des produits gratuits destinés seulement à signifier par son œuvre, un savoir-faire propre, et parvient par ce faire à détourner l'ordre établi. Bien loin d'être une*

---

[44] Beckouche, P., Veltz, P., 1986, *L'industrie automobile et le territoire français*, Certes, Centre d'Enseignement et de Recherches Techniques et Sociétés, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

[45] La perruque : pratique que de Certeau inscrit au nombre de ces arts de faire et qui consiste à s'approprier les matériaux ou outils de l'usine.

régression vers des unités artisanales de productions, la perruque réintroduit, dans l'espace industriel (c'est-à-dire dans l'ordre présent) les tactiques populaires de jadis ou d'ailleurs. (.) ; l'ordre effectif des choses est justement ce que les "tactiques populaires" détournent à des fins propres, sans l'illusion, qu'il va changer de sitôt. » (1980, pp. 70-71). A la différence près que ce qu'on détourne ici, ce n'est ni plus ni moins que le parking du domicile, à l'intérieur duquel le temps aujourd'hui laissé libre, ainsi que l'estime Florence Weber (2001), se veut rempli par une activité relevant de l'utile. Mais cette activité, à but utilitaire, peut aussi être porteuse d'une aspiration que l'on a pu dire propre à un milieu, le monde populaire. Dans le milieu populaire, peu diplômé, la force physique et le labeur constituent encore une valeur, un capital qui apporte de la considération (Mauger, 1999).

1.1.2.5 Une activité pas toujours abandonnée par les classes moyennes

Cependant, l'activité de la mécanique ou du bricolage en général, si attachée soit-elle à un milieu, peut-on être encore tenté de l'exercer alors que l'on appartient aujourd'hui à la classe moyenne ?

L'amour du bricolage en tout genre ne serait pas réservé aux classes populaires. Selon Claude Bonnette-Luçat (1999) et Pierre Sansot (1991), le bricolage, pris dans son acceptation la plus large, est une activité qui transcende les classes, univers populaires et « bourgeois ». Certains propriétaires rencontrés dans les deux quartiers étudiés nous ont dit occuper leur temps libre à des activités manuelles. L'exercer sur le parking de la résidence, en revanche, serait, selon ces derniers, une affaire de classe sociale. Monsieur Bouchat, aujourd'hui retraité, à qui nous demandions s'il réparait sa voiture lui-même, désigne, en guise de réponse, les immeubles HLM limitrophes. « *Ce n'est pas chez nous que l'on répare la voiture sur le parking, c'est dans les Choux que cela se fait beaucoup ; moi, dès que j'ai un problème, je l'emmène chez le garagiste.* » Monsieur Marchand, promoteur de profession, nous répond de manière similaire, associant cette pratique au milieu HLM environnant. En guise de travaux d'exécution, celui-ci cite la réfection des peintures qu'il a pu être amené à faire lui-même dans son appartement et dans sa maison de campagne.

L'enquête de Claude Bonnette-Lucat tend à montrer que les cadres de formation scientifique,

entraînés au cours de leurs carrières vers des sphères de décision très éloignées du travail technique, bricolent, eux, dans leur maison de campagne. Claude Bonnette-Lucat donne l'exemple d'un directeur de laboratoire d'analyses biologiques dont elle rapporte les propos *:* « *Ici je n'ai pas le temps, je passe toute la journée dans mon labo. J'habite une copropriété, je ne vais pas me mettre à réparer l'ascenseur de l'immeuble. Et puis je suis quand même obligé d'être propre, de ne pas avoir trop de cambouis sur les mains… Le cambouis, moi j'adore mais des fois j'ai un peu honte quand je travaille, je cache mes ongles quand il est resté un peu de cambouis du week-end.* » (1999, p. 133). Citons dans notre site Monsieur Rodolf, propriétaire dans une résidence du quartier du Palais qui, lui, faute de disposer d'une maison de campagne, profite du pavillon de sa fille pour s'adonner à l'activité de lavage et de réparation de son véhicule, aidé de son gendre féru de motos. Ingénieur chauffagiste monté en grade aujourd'hui à la retraite, il a en outre du temps pour se livrer à quelques réparations. Le jour où nous le rencontrons chez lui, il n'entend pas la sonnette signalant notre venue, trop occupé à bricoler sur son balcon qu'il a transformé en véritable atelier.

Nombre de copropriétaires estiment que l'on n'a pas à réparer la voiture ou à faire la vidange dans son parking. C'est le cas de Monsieur Demus, ancien charpentier, aujourd'hui informaticien qui, lui, s'adonne à la confection de vêtements en cotte de mailles. Cette activité nécessitant espace, scie à métaux et matériaux, il l'effectue en grande partie dans son… box. L'activité, certes plus noble, diffère de celle considérée comme populaire par les propriétaires cités : la cotte de maille, confectionnée par Monsieur Demus, sert à habiller les membres d'une association à l'occasion des fêtes et animations organisées par celle-ci pour la renaissance du château du vieux Bruzac et dont lui et sa femme font partie. Le box, trop petit, l'oblige à sortir sa voiture à l'extérieur, devant le box du voisin qui, lui, est antiquaire. Si l'on ajoute ses allées et venues à celles que cet antiquaire est constamment amené à faire entre sa voiture et son box transformé en entrepôt, puis à celles de l'ancien mécanicien qui autrefois réparait les voitures des autres dans le sien, la couronne des boxes du côté de la copropriété est une zone ou règne une activité certaine. Le box, destiné au seul stationnement du véhicule, comme le rappelle Monsieur Bouchat, propriétaire dans un Chou, lors d'une visité du quartier organisée par la municipalité, n'en laisse pas moins apercevoir outils et ustensiles qui ne sont pas, lors de notre passage, sans faire sourire monsieur Bouchat. L'activité qui se cache, est aussi tue.

Dans la partie en copropriété du quartier du Palais, l'activité manuelle, connotée socialement,

est circonscrite à l'espace confiné et privé du balcon. Elle est même cachée. Lorsqu'on appartient à la classe moyenne, les travaux de mécanique peuvent trouver à s'exercer dans un espace qui n'est pas forcément très éloigné de la résidence collective et principale. Ce couple, en l'occurrence, résidant dans l'un des pavillons insérés dans le tissu HLM du quartier des 3000, a fait son profit de l'atelier mécanique que le GPU a monté, nous l'avons dit, sur une ancienne friche aux limites du quartier. Le week-end, il l'investit de temps à autre pour travailler sur la voiture, ainsi que nous le rapporte Fahrat, un jeune issu des 3000, employé dans le cadre d'un emploi jeune pour surveiller cet atelier.

Rappelons que l'atelier mécanique, également nommé par ses aménageurs « espace intermédiaire », a une vocation d'insertion. Il s'adresse, lit-on dans un dossier de délibération municipale qui lui est consacré[46], à certains publics par trop marginalisés pour bénéficier des actions développées par les différentes structures Emploi / Insertion. « *Parce qu'ils ne fréquentent pas ces structures, d'une part, d'autre part, leur comportement ne leur permet pas de s'inscrire dans une formation de plusieurs mois, enfin, ils ne disposent pas des compétences professionnelles nécessaires pour répondre aux exigences d'un poste d'insertion.* » En plus des différentes formations annoncées, et non encore mises en place, l'atelier met à la disposition des habitants une plate-forme libre-service afin de réduire la présence du bricolage et de la mécanique dans les quartiers. Est-ce à dire que si l'activité mécanique est réprouvée dans l'espace collectif des propriétés, l'atelier mécanique, au départ prévu à des fins d'insertion pour un public en difficulté, sert en fait à une catégorie de population qui n'aime pas, elle, se montrer les mains dans le cambouis sur le devant de sa maison ? En l'occurrence, l'on peut rappeler qu'habitants et propriétaires un peu plus argentés que les habitants en HLM appartiennent à cette catégorie aux contours plutôt flous qu'est aujourd'hui la classe moyenne. Rien n'est moins fixe que la définition des classes moyennes, confirme Elisabeth Dupoirier, directrice de recherche à la Fondation nationale des sciences politiques interrogée par le journal le Monde[47]. Ni la profession (un même type de métier), ni les revenus ne peuvent permettre de la circonscrire de manière précise. Car quoi de commun entre un instituteur de la fonction publique, un technicien chez IBM et une infirmière libérale ? On notera en tous cas que tous les membres de cette large entité aux contours imprécis n'en ont pas pour autant abandonné quelques-unes de leurs anciennes aspirations, à

[46] « Atelier mécanique »-Aménagement des locaux. Annexe à la délibération du Conseil municipal, nd, archives du GPU.

[47] Jarreau Patrick, « Qu'est ce que la classe moyenne ? », *Le Monde* du 17 mai 2004.

savoir le plaisir que l'on peut trouver dans le travail de production autonome, dans l' « œuvre », au sens de Hannah Arendt (1961).

L'atelier mécanique, pensé comme un moyen de diminuer la présence des bricoleurs dans l'espace public et résidentiel, s'il est investi par ce couple de propriétaires, est à l'inverse délaissé par les bricoleurs du parc HLM lesquels continuent à travailler près de chez eux. L'atelier mécanique, selon plusieurs mécaniciens interrogés cité Jupiter, aurait entre autres l'inconvénient d'être ouvert pendant les horaires de bureau de 9 heures à 18 heures (à partir de 17 heures ses portes sont fermées à tout nouvel arrivant) jugés peu compatibles avec une activité qui peut commencer tôt le matin, se pratique souvent le soir, qu'on l'exerce par besoin d'argent ou par plaisir, la frontière entre l'un et l'autre n'étant pas toujours clairement délimitée. Il a du reste été fermé au bout d'un an en raison de son investissement par des mécaniciens et carrossiers exerçant justement pendant les horaires de bureau mais au… noir, puisqu'ils étaient chômeurs. Farid, Algérien, en France depuis seulement trois ans, y trouvait la possibilité de poursuivre à son compte une activité qu'il exerçait au « pays », aux côtés de Mimoun, sans emploi.

Illustration 28 : Quartier du Palais, un propriétaire sur son balcon

1.1.3 Le détournement d'un espace pour les besoins de la mécanique

1.1.3.1 Une activité accaparant fortement l'espace

L'accaparement du parking de la résidence par la mécanique peut se lire par-delà la présence de l'individu bricoleur par le fait qu'on y trouve outils et ustensiles. Certains parkings sont transformés en véritable espace d'entrepôt. L'auto ne se réparant pas en un seul jour, les pièces démontées et outils sont, cité Jupiter, rangées en dessous de la voiture. « *Les gens ici*, dit le gardien*, ne se volent pas entre eux.* » Un autre, cependant, de rétorquer : « *Il ne faut pas exagérer, je rentre toujours les outils chez moi sur le balcon.* » Les caves à Aulnay comme à Créteil sont ou fermées ou jugées peu sûres et nombreux sont ceux à faire de même. D'autres, tel le carrossier turc cité plus haut, y rangent les outils non coûteux pour lesquels ils ne craignent pas le vol, les autres étant rapatriés dans le logement.

Le quartier des 3000 est parsemé d'épaves de voiture, au nombre desquelles peut être également comptée « la voiture-remise à outils ». Cette dernière n'est pas une donnée rare. Vieille ou amochée, toujours à l'état d'immobilité, elle abrite, à l'instar de la remise ou du petit cabanon, quantités d'outils. Une urbaniste du service de voirie nous a dit avoir découvert récemment l'existence de ce type de véhicule, alors qu'elle s'apprêtait à faire évacuer ce qu'elle croyait être une épave, mais qui s'est avérée, aux dires du propriétaire brusquement sorti de chez lui pour en empêcher l'évacuation, une voiture inutilisée mais remplie d'outils. Le GPU mentionne ce type de voiture dans le rapport intitulé les voitures hors d'usage[48], destiné à analyser la question juridique interdisant aux services publics (police, municipalité) d'évacuer des véhicules sans avoir auparavant identifié leur propriétaire. Par le qualitatif « hors d'usage », ce que sa fonction de stockage nous semble contredire, ces voitures sont assimilées aux voitures laissées sur place qu'il s'agisse de voitures volées, brûlées, abandonnées.

Place Jupiter, le parking souterrain, en raison du système de sécurité jugé inopérant par les

[48] GRAND PROJET URBAIN, 2000, Exposito J, *Les voitures hors d'usage.*

habitants, est délaissé dans sa partie non boxée. Ceci profite à Bilal qui y stationne ses voitures de collection achetées à l'état d'épave, puis revendues une fois rénovées. La voiture en cours de réparation peut rester sur le parking une demi-heure ou trois mois. Si pour faire une vidange ou changer une plaquette de freins, il ne faut que quelques heures de labeur, la réfection d'une voiture de collection exige du temps et de l'argent et de telles voitures sont susceptibles de stationner jusqu'à six mois. « *Une Porsche*, nous dit monsieur Paul*,* l'un des mécaniciens présents au moment où nous interrogeons Bilal*, ça coûte cher. Je n'ai jamais vu les tarifs, mais je sais que ça coûte assez cher, déjà rien que la pâte utilisée pour refaire la coque, elle est chère. Déjà, rien qu'un mètre carré, c'est 1000 francs et quelques. Plus, parce que c'est deux pâtes qu'il faut mélanger, qu'il faut travailler. Et puis après il faut poncer, reponcer. Faut être zen pour faire ça. Ils sont calmes pour faire ça, ils y vont tout doucement, vraiment ils y vont tout doucement.* » Le gardien impute à la cherté des pièces la présence prolongée de nombre de voitures, alors que Monsieur Paul y voit aussi la minutie et le soin qui doivent être apportés à une belle voiture.

Monsieur Pardi, ancien employé de Citroën, mécanicien à ses heures sur le parking de son domicile (le soir, le week-end avant son licenciement de chez Citroën, puis tous les jours de la semaine), n'est pas sans rappeler la figure du collectionneur. On l'accuse, sur le parking Jupiter, d'être trop gourmand. « *Il ne peut s'empêcher d'acheter des voitures alors qu'il n'a pas le temps de les réparer* », explique l'un de ses voisins de parking. « *Avec ses seules voitures, sept au total,* s'exclame le gardien, *j'aurais pu faire une casse.* » Sur le parking, Monsieur Pardi passe, nous dit-on, beaucoup plus de temps à parler avec les autres qu'à réparer ses voitures. Lui qui achète essentiellement des Citroën pour les remettre en état de manière à se faire par la revente un petit pécule, semble éprouver le plaisir du bricoleur dont parle Pierre Sansot (1991).

Le parking peut donc en quelque sorte servir de remise, pour l'ancien de chez Citroën ou le spécialiste en belles voitures. Bilal s'occupe toujours de plusieurs voitures à la fois ; certaines restent longtemps en état de quasi-finition sur le parking en raison du travail minutieux demandé, ce qui constitue pour Bilal, qui nous a déclaré avoir parfois quelque peine à s'en dessaisir, une appropriation le temps de la réparation.

1.1.3.2 Un lieu spatialement dépendant de l'appartement

La place de choix, pour certains, est celle qui côtoie l'appartement. La mécanique est consommatrice d'énergie. Le long fil qui court de l'appartement situé au 4e étage jusqu'à la place de parking où le carrossier turc a installé le compresseur pour actionner ses pistolets à peinture, rappelle les connections étroites qu'il existe entre le parking et le logement. En bricolant juste sous leur fenêtre, trois frères, rue Degas, entendent tirer profit des commodités de l'appartement : le café qui marque la pause, l'eau dont on peut avoir besoin, et les outils qui, dans l'ensemble, sont rangés dans l'appartement. Comme l'explique Monsieur Li, l'outil qu'on a oublié trois étages plus haut nécessite de faire des allées et venues jusqu'à l'appartement. Il a, pour ce faire, recours aux services de sa fille promue le temps d'un après-midi petit mousse. Le jour où l'ascenseur est en panne, tous les enfants du carrossier sont appelés à la rescousse pour le rapatriement du compresseur. « *Si j'avais un box,* nous dit encore Monsieur Li, *le problème serait résolu.* » Mais le box est un luxe, nous l'avons dit, que tout le monde – habitant bricoleur ou non – n'est pas prêt à se payer.

La voiture à réparer nécessite en outre d'être surveillée au même titre que le coffre ou la voiture-épave abritant les outils. D'où l'importance accordée par la plupart des bricoleurs à la proximité de l'aire de stationnement d'avec le domicile, où ils peuvent se rendre de temps à autre, à l'heure du déjeuner ou pour s'accorder une pause, tout en gardant un œil sur la voiture . L'atelier mécanique serait entre autres désinvesti, parce qu'il est trop éloigné de la résidence, et n'est pas gardé. Par ailleurs, la voiture peut être amenée, nous l'avons dit, à stationner longuement. Pour ces raisons, le règlement intérieur de l'atelier mécanique ne peut pas convenir à tous les bricoleurs. Car il stipule d'une part que « *il est strictement interdit de laisser celui-ci* [le véhicule] *sur le site la nuit sous peine d'évacuation* » (art.11), et d'autre part que le propriétaire d'un véhicule « *doit en assurer la surveillance, ainsi que de son matériel* » (art.12).)

1.2 Un point d'ancrage pour une jeunesse volatile : le parking-maison de jeunes

1.2.1 Un espace de reflux.

Le parking, recensé habituellement au nombre des lieux de regroupement des jeunes, viendrait, selon un jeune de la cité Jupiter interrogé, en seconde position après le hall d'entrée L'espace qu'ils investissent a pour caractéristique d'être peu occupée par les voitures des résidents. Cité Jupiter, en l'occurrence, habitude a été prise de traîner dans le parking appartenant à l'annexe de la bibliothèque municipale, avant tout au moins la fermeture de ce dernier par une barrière de manière à limiter l'accès aux usagers de cet équipement. Mais le parking n'est que partiellement utilisé par ses principaux bénéficiaires. En effet, ceux-ci sont des usagers d'une antenne de proximité, tournée vers un public de proximité ; la tendance, donc, serait plutôt de s'y rendre à pied. A Créteil, la double couronne où échouent les jeunes, est abandonnée, nous l'avons dit, par la majorité de ses usagers, propriétaires au 5 et 7 boulevard Pablo-Picasso, en raison de sa situation au milieu de l'unique voie traversant le quartier.

Le parking s'offre, en premier chef, comme un espace de reflux, propre à contenir ou circonscrire dans l'espace et le temps l'activité d'adolescents « *rouillant* » l'espace public, selon le terme employé par Begag (1993). A Aulnay comme à Créteil, les jeunes y atterrissent lorsque les locataires s'exaspèrent de leur présence en pied d'immeuble, ou parce que, point de vue d'un jeune à Aulnay, les plaintes finissent par les gêner. « *On est sur le parking*, nous rapporte celui-ci, *lorsqu'on en a assez d'être "chamaillé" par les gens qui n'aiment pas que l'on fume en bas de l'immeuble.* » La présence des jeunes sur le pas de la porte, à discuter, fumer, gêne à l'évidence la plupart des résidents. D'autant que, comme le justifie un autre jeune des 3000 à Aulnay (Kader), occupé pour six mois au moment où nous l'interrogeons par un stage de formation au métier d'éducateur à la Mission locale : « *Trois ou quatre jeunes qui n'ont rien à faire, au bout d'un moment ça dégénère.* » Le parking, à Créteil, serait choisi pour des raisons similaires au même titre que le hall d'entrée du petit Chou récemment réhabilité pour loger à des fins de mixité sociale cette autre catégorie de jeunes que sont les

étudiants de l'Université limitrophe. Sur le parking, comme dans le hall du petit Chou, au moins, nous dit un autre jeune, « *on ne dérange pas les familles* ». Les jeunes peuvent y séjourner de fait quotidiennement et ce jusqu'à une heure du matin, au grand dam des locataires et propriétaires interrogés dans les « tours choux » du quartier du Palais les surplombant. Il semblerait toutefois, selon une propriétaire (Madame Sopier), qu'ils respectent le rythme des fenêtres qui s'éteignent au-dessus d'eux signe qu'il faut arrêter la musique. Dans le cas contraire, précise cette habitante, « *il y aura toujours quelqu'un pour téléphoner à la police* ».

Le parking remplit, pourrait-on dire, la fonction d'une salle de jeunes à l'air libre. Il a l'avantage d'être ouvert la nuit, à la différence de la véritable salle de jeune laquelle s'adresse à une population dont l'activité nocturne ne coïncide pas plus avec les horaires des habitants qu'avec ceux des acteurs sociaux. La municipalité de Créteil, prenant acte des revendications de jeunes qui déploraient que rien, hormis le Centre commercial régional, ne soit ouvert le soir, a décidé d'ouvrir des « espaces de rencontre et de convivialité gérés par des jeunes "responsabilisés"[49]. Mais l'ouverture autorisée jusqu'à 10 heures du soir est jugée insuffisante par les principaux intéressés. Les jeunes interrogées souhaitent en l'occurrence pouvoir y rester jusqu'à minuit et cela tous les soirs de la semaine et non seulement le samedi soir, comme il le leur fut accordé.

Le « parking-salle de jeunes » présente des caractéristiques spatiales propres. L'espace est suffisamment vaste pour recevoir des jeunes venant s'y agglutiner par brassées, ce que n'autorise pas le café. Ce dernier, plutôt lieu de rencontre des pères jouant aux cartes ou au tiercé, est d'autant moins investi, nous dit un jeune, que, au-delà du coût prohibitif de la consommation, l'on ne peut impunément « *y surgir à dix d'un coup* ». Et puis le parking, à la différence du café ou de la salle de jeunes, est un espace de plus grande liberté permettant notamment les déambulations, et où les chiens tout autant que le joint sont admis. L'un comme l'autre formellement interdits dans les salles de jeunes comme l'énonce leur règlement, sont autant d'interdictions difficiles à faire respecter, mais néanmoins propres à expliquer, trouve-t-on écrit dans le *Diagnostic local de sécurité de Créteil*[50], leur délaissement par certains jeunes qui continuent à squatter les cages d'escalier.

---

[49] *Diagnostic local de sécurité de Créteil*, Institut des Hautes Etudes de la Sécurité Intérieure (IHESI), 1999.

[50] *Ibid.*.

1.2.2 Salon plutôt que salle des jeunes

Les jeunes, dont il est souvent question dès lors que l'on prononce le mot de banlieue, apparaissent comme une catégorie aux contours flous. Le groupe de « jeunes » plus particulièrement interrogé sur le parking Jupiter d'Aulnay, met en présence les 13-25 ans, le jeune dépourvu d'emploi avec cet autre en formation, ou l'adolescent qui, de retour de l'école ou du travail, peut venir y retrouver ses pairs de cité.

Certains auteurs cherchant à démentir l'affiliation des jeunes au milieu du grand banditisme (lequel est très organisé et réglé), affiliation supposée exister en raison des trafics auxquels ils peuvent s'adonner, invoquent le fait que le groupe est avant tout instable et mouvant et peut se faire aussi vite que se défaire. Les jeunes qui ont particulièrement bien intégré la culture de rue, soudés par leurs déambulations au fil du temps et du bitume, au pied des immeubles, dans la rue, les terrains de sport, les classes d'écoles, les colonies de vacances, passent d'un groupe à l'autre (Lepoutre, 1997 ; Wierviorka 1999). Ainsi, au vu de celui que l'on peut rencontrer sur le parking, le groupe de jeunes ne peut être considéré autrement que dans sa globalité. La bande que nous rencontrons sur le parking Jupiter fluctue en genre et en nombre. Lorsque nous en interrogeons un, d'autres ne cessent d'arriver… Très vite, on se rend compte que ce n'est plus l'interrogé qui nous répond. En une heure, pas moins d'une quinzaine de jeunes, l'un terminant parfois la phrase d'un autre, ont défilé auprès du magnétophone. L'entretien commencé avec trois s'élargit à dix, pour retomber à deux, aussitôt rejoints par quatre autres bien vite emmenés par un grand venu exhiber sa nouvelle voiture. Tant et si bien qu'on ne sait plus très bien qui a été interrogé et si la volée d'adolescents a été ou non abondante.

Les habitants semblent du haut de leur balcon vivre les mêmes hésitations. Ils tendent à penser les jeunes par grande catégorie, à la manière finalement de ce que nous en donne à voir de manière encore plus éloignée les médias. Relativement d'accord sur leur âge – entre 13 et 20 ou 25 ans –, ils ne savent ni leur nombre, ni qui ils sont. Et Madame Sopier, propriétaire d'un box à Créteil dans la couronne squattée par les jeunes, de s'interroger sur ceux qu'elle rencontre tous les soirs en rentrant sa voiture dans le garage : « *Il y en a tout le temps, est-ce que ce sont les mêmes, je n'en sais rien, parce que je n'arrive quand même pas à les repérer.*

Avant, je savais les reconnaître parce que plus ou moins, je les avais vu grandir, mais ceux-là, non, je ne les connais pas, donc je ne les repère pas, et de plus il y a de plus en plus de noirs, donc sans être raciste, je ne sais pas si je ne regarde pas attentivement, je ne sais pas reconnaître un noir d'un œil rapide, comme on peut le faire avec des blancs, c'est plus facile. Là, je ne mémorise pas. Ils sont là tous les soirs, pas plus le vendredi que le samedi soir. Il y a un petit noyau, en permanence. »

Le parking est certes le point d'ancrage d'une population juvénile que l'on dit assignée à résidence, mais qui n'en a pas moins également pour caractéristique de ne pas tenir en place, ce qui finalement est le propre de la jeunesse en général. Les adolescents – le fait n'est pas exclusif du lieu d'habitation HLM – muent et remuent. Sans cesse, ils bougent. Peut-être sont-ils plus volatils dans les quartiers étudiés où la crise sévit sur le plan économique, par-delà la période de mutation sociale qu'est en soit l'adolescence. Le taux de chômage des jeunes à la sortie des études, qui varie selon la conjoncture, est aujourd'hui de 25 % et monterait dans les quartiers dits sensibles jusqu'à 60 % (Chauvel, 2006). En ces lieux où, faute d'encadrement par l'emploi ou l'école, l'errance des jeunes serait plus prononcée, la voiture est considérée comme le symbole d'un déplacement que les jeunes des quartiers HLM ne sont toujours pas à même, faute d'argent, de s'autoriser. Leurs expéditions dans le centre des villes qui privilégient, manière juvénile de gérer le stigmate, le mode de l'ostentation leur permettent de pénétrer dans un centre ville où ils se sentent immédiatement reconnus comme habitants et banlieue et reconnus comme intrus. Car selon Lapeyronnie l'espace public urbain d'aujourd'hui s'apparente à un immense centre commercial, en lequel l'individu travailleur a laissé la place à l'individu consommateur.

Mais le jeune a-t-il pour autant réellement envie de bouger ? Le parking, nous l'avons dit, est le lieu d'une mobilité impulsive, à partir duquel les jeunes sans cesse s'échappent mais pour toujours y revenir. Les jeunes tirent parti de ce point d'ancrage que constitue, au pied du domicile, l'espace le plus périphérique de la résidence. Le parking, espace de flux et reflux, fonctionne comme un point de fuite dans un univers résidentiel clos à partir duquel l'on peut se nourrir de l'activité des flux. Le parking choisi par la jeunesse désœuvrée est celui dont la position stratégique permet de scruter tout à la fois les entrées dans la résidence et les grands flux qui animent l'ensemble du quartier. La double couronne des boxes que les jeunes à Créteil ont investie après avoir été repoussés du parking du bas du centre commercial à

l'occasion de sa réhabilitation, est traversée par le boulevard Pablo-Picasso, tandis que le parking de la bibliothèque Jupiter à Aulnay jouxte l'avenue Henri-Matisse, soit l'une des grandes percées du quartier des 3000. Le parking investi par les jeunes présente en somme les attributs du hall. Placé comme lui sur un lieu passant, le parking fournit également, à l'instar de ce dernier, le confort d'une certaine intimité, celle-là même que l'on s'efforce aujourd'hui d'ôter aux halls d'entrée. Ces derniers, de fait, que l'on voulait spacieux et chaleureux de manière à signifier le passage vers l'intérieur, sont aujourd'hui, alors que leur occupation par les jeunes est posée comme motif premier de l'insécurité dans les quartiers, de taille réduite et habillés de matériaux transparents (Lefrançois, 2000)**.** Ainsi le généralise le journal *Vie publique*[51], et ce bien avant la promulgation d'une loi faisant du stationnement prolongé dans le hall un délit : « *Tous les espaces qui composent les halls d'entrée doivent être orientés vers l'extérieur et la lumière : pas de boites aux lettres, ni portes d'ascenseur derrière un pilier central ou une cage d'escalier. A l'image d'une scène de théâtre, tout ce qui se passe dans l'entrée doit être immédiatement perceptible de l'extérieur. Car la sécurité dépend de la faculté de contrôler les allées-venues. Aussi, l'entrée des immeubles doit-elle être le prolongement naturel de l'extérieur.* »

Situé à l'écart de la résidence, le parking bénéficie aussi de l'ombre des voitures y stationnant et qui permettent, lorsque besoin s'en fait sentir, de se dissimuler des regards. Cité Jupiter, la bande de jeunes s'accommode du côté clair-obscur du parking de la bibliothèque sur les bordures duquel il est possible de fumer des joints sans trop craindre d'être dérangé. Mais le parking est aussi un espace confiné dans la mesure où il relève d'un statut plus proche du privé et cela le distingue encore de la salle de jeunes qui, bien qu'autogérée à Créteil, n'en est pas moins un équipement public. On ne squatte en effet pas n'importe quel parking. « *Ici,* dit l'un de ceux interrogés sur le parking Jupiter, *c'est chez nous, on ne va pas traîner dans un parking qui est à trois cents mètres de chez nous, c'est bête. Et puis les locataires croiront qu'on en veut à leur voiture.* » La couronne des boxes à Créteil est investie par les habitants des Choux en HLM les surplombant. Ainsi le parking, plus éloigné de la résidence que le hall d'entrée, mais néanmoins visible depuis l'appartement, demeure sous la coupe des habitants ou parents.

Surveillé par les voisins ou les parents, le parking a finalement moins la fonction d'une salle

---

[51] *Vie publique*, 1997, « Pleins feux sur les halls d'entrées d'immeubles », n° 280.

de jeunes à l'air libre que celle d'un salon ; ce dernier, dans l'appartement, ne permet pas toujours le regroupement. Le logement, au sein du grand ensemble comme dans les autres parties de la ville, est un lieu ou l'étranger ne pénètre pas si facilement. Seuls les proches, l'ami intime, la famille, sont autorisés à y entrer. Le parking, où sont amenés à séjourner les jeunes, est aussi un lieu où l'on se réunit et se donne rendez-vous car, nous dit l'un d'eux, « *il n'y a que le très bon copain qui peut venir nous chercher dans l'appartement* ». Les images sur la banlieue, notamment celles glanées par le film *L'Esquive*[52], donnent à voir garçons et filles venant chercher leurs pairs qu'ils appellent, par le biais de l'interphone détourné à des fins de communication ou par la fenêtre, sans monter dans l'appartement. Ceci peut s'expliquer par la suroccupation des logements, particulièrement dans les quartiers Nord d'Aulnay où, comme nous l'avons vu à plusieurs reprises, le salon peut faire office de chambre à coucher. Le GPU, qui l'a inscrite au premier plan de ses préoccupations, impute à la suroccupation des cellules d'habitation le très fort investissement des espaces extérieurs.

Le parking permet également un mode de sociabilité entre jeunes qui n'est pas forcément compatible avec celle des adultes. Les jeunes issus de l'immigration, entre deux cultures, investissent d'autant plus l'espace public des quartiers, estime entre autres Daniel Pinson (1995), que la maison est parfois vécue par la toute jeune génération sur le mode de la contrainte. La maison est le refuge des parents au regard des espaces extérieurs régis par les codes de la société d'accueil, niche de reconstruction d'un univers d'autant plus en voie de déperdition que le retour au pays est de moins en moins envisagé. Pour cette génération, le dehors où se profile l'horizon est synonyme de libertés à conquérir.

La mobilité des jeunes va ainsi de pair avec une certaine immobilité. Car si selon Kokoreff (1991) les espaces de mobilité tels que le RER font l'objet d'une appropriation par les graffitis, preuve s'il en est selon lui que la mobilité est surinvestie par les jeunes, les enquêtes effectuées dans les cités révèlent également un très fort enracinement local. Cette immobilité imputée à l'exclusion (Donzelot, 1999) ou à la difficulté d'affronter le monde, l'est certes, mais pas totalement. L' « assignation à résidence » constatée dans les cités ne peut-elle être le

[52] Réalisé par Abdellatif Kechiche, Lola films / Noé Production, 2004.

fait aussi d'une inclinaison juvénile ? Selon le baromètre de Médiamétrie[53], les jeunes en général aiment à rester chez eux. La forme de l'intérieur en lequel l'on souhaite demeurer calfeutré peut simplement varier. Ce qui importe aux jeunes scrutés par Nathalie Bevan, responsable d'études et de clientèle à Médiamétrie, c'est avant tout de pouvoir disposer d'un endroit à eux. Les jeunes qui, aux dires de Nathalie Bevan, apprécient de vivre en tribus, peuvent le trouver dans leur chambre. Mais si, selon Kokoreff (1999), la société toute entière pousse les adolescents au regroupement collectif, le mode d'organisation peut varier. Pour celui-ci, les jeunes dans les couches moyennes ou supérieures plus mobiles socialement, tendent à s'organiser de manière thématique dans les clubs ou les cafés, tandis que le regroupement se fait de manière territorialisée chez ceux issus des milieux populaires. Et ceci nous incite à penser, dans le sillage de Nathalie Bevan, qu'à l'heure d'une mobilité généralisée, le repliement sur un territoire concerne toutes les couches de la société. Ainsi le « territoire parking » peut être considéré comme une annexe de l'appartement, à l'intérieur duquel on peut accueillir beaucoup de monde. Car si le jeune aujourd'hui aime à rester chez lui, c'est pour mieux recevoir et discuter. Ce qui n'empêche pas celui-ci que Nathalie Bevan considère *« comme très bavard, piercing et tatouage exhibés étant plus des signes de distinction que des cloisons* » de s'ouvrir au monde par le biais d'internet ou de la télévision.

Ceux qui ont été interrogés sur le parking de la résidence, sont, nous l'avons dit, regroupés entre pairs, sur un espace de flux**.** Ils sont très bavards – passé le stade de la provocation, il n'est pas difficile de les interroger – et perspicaces, à force de scruter leur environnement proche.

Le village « grand ensemble » propice aux potins est aussi très passant, traversé par les habitants, leurs invités et ces personnes extérieures aux quartiers venues aux seuls fins de les observer. Ces dernières, en raison de leur nombre, participent d'ores et déjà à une mixité sociale, et à propos desquelles les jeunes, plutôt désœuvrés que désorientés ou anomiques, parviennent à faire des distinctions : journalistes, architectes, thésards, employés de sociétés d'économie mixte. Ces derniers ont-ils la même perspicacité vis-à-vis de ceux qu'ils étudient ? Car si les jeunes font l'objet d'une abondante littérature, ils sont toujours étudiés à l'aune d'un état de crise, celle en l'occurrence sévissant en banlieue, ce qui tend à restreindre,

[53] Médiamétrie, enquête réalisée auprès de 900 jeunes de 11 à 20 ans, représentatifs de la population française, interrogés par téléphone à domicile en décembre 2003, dont les conclusions sont rapportées par Philippe Duley, « Mais si, les jeunes sont ouverts sur le Monde ! », rubrique « Vivre Mieux », *Le Parisien*, 11 mars 2003.

selon Lepoutre (1997) la connaissance que nous pouvons avoir de cette classe d'âge en général, de ses propres modes de socialisation**.**

1.2.3 La voiture elle-même territoire, un bien fortement individualisé mis au service du collectif

Les jeunes peuvent être rejoints sur le parking par d'autres jeunes armés de leurs voitures, dans lesquelles tous, à un moment ou un autre, finiront bien par monter : l'un va y glisser un CD, l'autre s'assied sur un siège, alors qu'un troisième s'installe sur le capot. Mais surtout, la voiture, vécue elle-même comme un territoire, amène, point de vue de jeunes désœuvrés, son lot d'animations : avec la voiture, on escompte nouveaux venus et éventualité d'une virée. Dans des quartiers où l'on ne cesse, les mots sont continuellement prononcés par les jeunes, de « *tourner* » ou de « *bouger* », la voiture, objet mobile par excellence, les extrait régulièrement du parking. « *Une voiture, c'est fait pour bouger, tout le monde en profite* », dit un jeune de la bande de la cité Jupiter. « *On tourne avec cette petite voiture*, dit son copain qui n'a pas encore la sienne*, on l'emmène à nettoyer, on bouge avec* », même si souvent l'on bouge pour ne pas aller bien loin et que sur le parking, rapidement, on revient. Les points karcher et points de lavage postés à l'entrée des deux quartiers sont en effet des destinations fréquentes.

Mais la voiture est, comme nous l'avons dit, un bien cher, dont l'achat peut être rendu possible par l'obtention d'un salaire acquis lors d'un emploi en intérim – agrémenté ou non, nous l'avons dit, de petits commerces plus ou moins légaux. Le coût de l'entretien peut freiner son utilisation et forcer plus d'un à demeurer cloîtré dans son quartier. Un jeune de la cité Jupiter, par exemple, n'a pas encore payé l'assurance de sa voiture. L'essence aussi est souvent utilisée avec parcimonie. Nombre de trajets et petits tours qui ne dépassent pas l'enceinte de la cité, peuvent être imputés à des questions d'économie. Une autre raison serait l'absence de permis, comme le confirment plusieurs interviewés parmi lesquels Mustapha, un jeune du quartier aujourd'hui employé à la Maison de l'emploi d'Aulnay.

L'âge d'apprentissage de la conduite est un sujet qui intéresse et fait débat dans la bande de jeunes interrogée à Aulnay. Si à la fin de l'entretien, tout le monde finit par s'entendre sur un âge moyen de 15 ans, Samir conclut qu'« *en tout cas, à 18 ans, dans les cités, on sait déjà*

quasiment tous conduire ». Béatrice Moderne, monitrice d'une auto-école située au cœur du quartier des gratte-ciel à Villeurbanne dans la banlieue de Lyon, le confirme dans un entretien au journal *Le Monde*[54] à propos d'un permis de plus en plus cher et difficile à acquérir : « *Ils* [les jeunes du quartier] *n'ont pas de permis, mais quand ils viennent se renseigner, certains arrivent au volant de leur voiture.* »

A Aulnay, où le jeune surpris sans permis au volant d'une voiture a le plus souvent subtilisé le véhicule des parents, selon le commissaire, mais aussi un jeune du quartier, le parking du Centre commercial Parinor sert le jour de la fermeture des commerces à un but pour le moins utile : apprendre à conduire. Comme le souligne encore Béatrice Moderne, confirmant ce que nous avons pu dire dans le chapitre précédent, la voiture peut constituer une aide à l'emploi : « *Pour les jeunes, il y a beaucoup de promesses d'embauche subordonnées à l'obtention du permis, et sur les CV, c'est devenu un critère de sélection.* » Les pouvoirs publics viennent d'en prendre la mesure et proposent, dans le cadre du dispositif du RMI, la possibilité de passer le permis à moindre frais, ceci aux fins de faciliter l'embauche.

Pour nombre de sociologues, la voiture s'inscrit au nombre de ces biens de consommation auxquels la population de banlieue parvient souvent à accéder, mais qui une fois acquise est riche de désillusion. Car si, selon Lapeyronnie (1999) le manque d'argent contraint le moins nanti à résidence, la mobilité valorisée aujourd'hui et que l'on s'efforce d'offrir au plus grand nombre, se heurte, selon Lautier (2000), à l'absence de but qui la garantit. « *Car sans but,* s'interroge-t-il, *à quoi servirait-il de bouger ? Pour aller où, si ce n'est au même endroit, du moins dans un lieu identique, vaut-il la peine de se déplacer. Et si on le fait, si on se déplace, que fait-on en réalité ?* » (p. 83). Selon Lautier, en somme, le déplacement doit se penser plus en termes de changement que de lieu. « *La mobilité physique,* écrit-il, *n'a d'intérêt que par ce qu'elle permet de changer, et pas seulement de lieu.* » (p. 82). Mais si, pour les uns, la mobilité est un moyen d'agir, un facteur de progrès, pour les autres, elle tend à redoubler, continue Lautier, le sentiment d'impuissance. Or la voiture, sur le parking de la cité, apporte son lot d'animations, parmi lesquelles l'apprentissage de la conduite constitue un but valorisé sur le marché du travail. De sorte que les activités ou sorties qu'autorise la voiture, aussi peu lointaines soient-elles, nous semblent d'une certaine manière aptes à transformer l'oisiveté – que notre société, selon Michel Foucault (1984), tiendrait aujourd'hui comme une nouvelle

[54] Frédéric Chambon, « Leçons de conduite », rubrique « Horizon », *Le Monde*, 15 mai 2004.

forme de déviance –, en une forme de loisirs plus orthodoxe. Certains parmi ces jeunes ont pu voir dans leur mode de vie – cette forme d'immobilisme entrecoupée d'une forte propension à l'impulsion – l'opportunité d'un petit commerce : ceux qui font monnayer le petit tour en voiture sont appelés les « *creveurs d'essence* ». Il faut tantôt leur donner quatre euros pour être au volant à côté d'eux, tantôt aider à payer le plein d'essence si l'on est un habitué des petits tours.

L'usage collectif de la voiture ne doit pas faire oublier que celle-ci, est un bien privé et fortement individualisé. Propriété de l'un, elle ne se prête pas, et ce à la différence de la moto, laquelle apparaît comme un bien véritablement communautaire qu'on a pu acquérir à plusieurs. « *La moto, on la fait tourner. Ce n'est pas qu'elle est à tout le monde,* nous dit l'un des copropriétaires d'une moto aujourd'hui revendue*, elle est à deux ou trois, mais on la prête, c'est obligé*. *Une auto, c'est pas pareil, c'est personnel.* » Contrairement au parking « *où l'on peut surgir à dix d'un coup* » , propos d'un jeune d'Aulnay déjà mentionné plus haut, la voiture, prétexte de la réunion, n'est pas en elle-même un lieu de rencontre et ce pour une raison évidente donnée à Créteil par un autre jeune : « *A dix dans une voiture, on ne peut pas tenir.* » Sharif que nous interrogeons en premier sur le parking Jupiter avant qu'il ne soit rejoint pas quelques autres, attend pour cette raison le retour de son ami offrant des tours en voiture. Car, dit-il, « *comme ils sont déjà cinq dedans et que j'ai mon chien qui ne peut y rentrer, j'attends son retour pour un prochain tour* ». Son tour venu, le chien sera tenu en laisse par un autre laissé sur le parking.

La voiture, ce bien fortement individualisé, obéit à des règles, en l'occurrence celles édictées par son propriétaire. Sabil dont la voiture est le point de convergence de la bande de Jupiter citée plus haut, interdit au chien de monter dedans et impose que la voiture soit conduite uniquement en sa présence. Seul le frère ou le cousin de Sabil sont autorisés à s'en servir librement ; tous deux sont membres d'une famille à laquelle la voiture sert bien souvent. C'est aussi pour cette raison, invoque Gabriel, que la voiture se doit d'être propre. Le samedi, en l'occurrence, Gabriel s'efforce d'effacer les traces de son accaparement par ses pairs le vendredi soir, cannettes de bières et mégots (d'autant qu'il n'est pas censé fumer). Car, dit-il, « *il faut respecter la mère* ». Tous les samedis, en effet, il l'emmène au centre commercial. Et c'est d'ailleurs pour cette raison, et pas seulement par désœuvrement des jeunes, que la voiture est très souvent lavée. Et Sabil d'expliquer la raison de l'interdit du chien dans sa voiture : « *ca laisse des poils, et quand la famille rentre, on est musulman, on ne peut pas*

laisser de poils de chiens ».

1.3 Le parking-placard de la cuisine ou sas de l'appartement

A la lumière de ces deux modes d'investissement esquissés ci-dessus, le parking transparaît, ainsi qu'on le dit habituellement, comme un espace sexué. Là où séjourne l'auto, l'espace est exclusivement l'objet d'appropriation de l'homme. Les femmes non seulement n'y sont pas présentes, comme le dit Mayol (1980) de la cuisine pour les hommes, mais elles en sont tout bonnement exclues. « *Une fille, c'est mal vu quand même sur un parking* », considère ce jeune de 18 ans. Un autre jeune homme, interrogé sur un autre parking, confirme non sans humour : « *A moins que ? Mais non, non, les parkings, c'est fait pour les hommes. Bon d'accord, on est macho, elles conduisent, c'est vrai. Mais quand même dans un parking, ça se fait pas. Elles viennent garer leur voiture et après elles partent…* »
Certains n'ont de fait pas toujours apprécié de nous voir sillonner les parkings. L'étranger n'est pas toujours bien vu dans les quartiers sans cesse sous le feu de l'actualité et de ce fait visité. Mais les injures que nous avons essuyées par deux fois dans nos velléités d'aller assaillir ceux qui séjournent sur les aires de stationnement, étaient de celles qui s'adressent spécifiquement aux femmes. D'autres, au contraire, ont pu répéter, non sans provocation, qu'il fallait de la part d'une femme un certain courage pour s'attarder sur le parking. Les filles, croisées, passent mais ne restent pas. Au sortir de leur voiture, l'une peut faire un détour pour aller dire bonjour à un voisin. Cette organisation sexiste des lieux, propre à la population des locataires, choque Monsieur Demus, propriétaire dans un immeuble chou donnant sur la zone des boxes squattée par les jeunes. « *C'est incroyable, il n'y a jamais de filles* ! ».

Les seules femmes pratiquant la mécanique dont on nous a parlé, le font en compagnie de leurs maris et loin du parking de la résidence. L'atelier mécanique d'Aulnay est investi, nous l'avons dit, par un couple de propriétaires. Et Monsieur Cami, locataire dans un immeuble HLM de La Lutèce, fait des travaux sur la voiture en compagnie de sa femme dans le garage de sa maison de campagne, depuis que son ami mécanicien avec lequel il bricolait au pied du domicile a déménagé. A celle-ci, il confère le rôle d'apprenti, afin de lui inculquer quelques rudiments de mécanique.

Mais si la femme est en général absente du parking de la résidence, elle ne l'est pas totalement. Car le box, détourné à des fins d'entreposage, fait, très souvent, office de placard de cuisine. Le plus souvent cependant, c'est au coffre de la voiture que revient cette fonction. Nombreux sont de fait les ménages qui conservent dans le coffre de la voiture la partie non périssable des courses effectuées dans les centres commerciaux– l'eau, le lait longue conservation, les couches du bébé, les réserves de café ou de sucre. Ainsi, la présence de la femme sans être durable, peut se lire en pointillé par les allées et venues que celle-ci est amenée de temps à autres à effectuer pour puiser dans le coffre de la voiture son nécessaire à cuisine. « *Tout le monde range ses bouteilles et paquets dedans* », généralise Sarah, directrice de la Ludothèque de Créteil, alors que nous interrogeons un groupe de femmes mettant en avant chacune à leur tour cette pratique de rangement. Résidente d'un autre quartier HLM de Créteil, elle se sert également du coffre de sa voiture comme réserve à vivres.

A Créteil, les boxes inscrits aux pieds des immeubles en copropriété sont tout particulièrement prisés pour leur proximité d'avec le logement, car ils servent non seulement à ranger la voiture mais aussi à stocker les réserves. L'expression de « boxes de proximité » utilisée par les habitants pour les désigner – ce qui permet de les distinguer des couronnes de boxes éloignées des immeubles d'habitations – n'est pas sans évoquer celle de commerces de proximités aujourd'hui concurrencés par les grands centres commerciaux situés à l'extérieur du quartier. Cette association d'idée a-t-elle un sens ? Car la présence en pied d'immeuble de boxes de proximité – formant autant d'espace de réserves ou de rangement – ne permet-elle pas d'une certaine manière de pallier des commerces de proximité moins nombreux, désinvestis par certains, nécessitant de faire les courses en gros une fois par semaine et d'être prévoyant ? Les propos d'une habitante nous incitent à y répondre par l'affirmative. Paquets de sucre et plaquettes de chocolat supplémentaires sont autant de réserves que Madame Jacky stocke dans son box dans l'éventualité, notamment, de la visite impromptue d'un ami ou d'un membre de la famille, ou d'un produit soudainement déficient.

La ville aujourd'hui distendue par le vecteur de la locomotion automobile donne matière à de nouvelles formes urbaines. Le caddie observé par Begoug (2004) à la sortie de l'hypermarché, « *constitue l'exemple type de la construction automobile de la réalité, non pas seulement parce qu'il possède quatre roues et exige un certain sens de la conduite, mais surtout parce qu'il réalise la séparation du coffre de la voiture, qui devient, par ce faire ambulant. Comme*

l'automobile ne peut en toute logique pénétrer dans le bâtiment – tout au moins pour l'instant, puisque les supermarchés drive in n'ont pas encore vu le jour –, elle se sépare d'elle-même puis se miniaturise. » (pp. 67-68). Ce caddie, nous le retrouvons également dans l'espace d'habitation de Créteil. Dans le quartier du Palais, celui-ci est tellement présent que Carrefour et Leader Price emploient depuis nombre d'années des gens pour venir de temps à autre les chercher. A Créteil, ville bâtie sur le principe de séparation des flux automobiles et piétons, et où le parking peut être aussi séparé de l'espace d'habitation par quelques plans verts, le caddie permet ainsi de relier le coffre de la voiture à l'appartement en un seul et même espace relevant du domaine privé. Certains, en l'occurrence, se le sont appropriés. Madame Dali le monte, une fois utilisé devant sa porte d'entrée, où il est rangé, et même décoré d'un poster de film pour enfants, quand Monsieur Quiéri, lui, désireux de ne pas s'octroyer le bien d'autrui, s'en est acheté un pour lui, et pliant.

Le box, également dévolu aux affaires n'ayant pas leur usage immédiat dans la maison, comme nous l'avons déjà mentionné dans la première partie, l'est d'autant plus que les caves sont obstruées pour des raisons de sécurité, par crainte de trafics (trafics de drogue voire d'armes à Créteil, selon un reportage télévisé évoqué par un habitant) ou de regroupements plus ou moins obscurs. Vélos, meubles et objets usagés, vieux pots de peinture inutilisés ou résidu de bois ayant servi à la confection de la bibliothèque y sont conservés à défaut d'être jetés et dans l'éventualité d'un prochain usage. L'été, là encore, est une saison peut-être plus propice à l'extension d'une maison qui tend alors à déborder sur le parking. La voiture, à la veille du départ en vacances, contient parfois matelas pliés, couvertures, réchaud, ustensiles de cuisine, en bref, pour les uns tout le nécessaire à emporter pour un long séjour en camping, pour les autres des éléments de décors achetés en France pour l'aménagement d'une maison dont on dispose ou que l'on a fait construire au pays. Le départ en vacances exige, en raison du temps passé hors de la résidence un mois durant, pour plusieurs personnes que nous avons interrogées, une préparation et ce faisant une certaine logistique, la voiture se remplissant pendant une semaine de l'attirail que l'on emmènera avec soi.

Le parking apparaît également comme un espace sas, dévolu au stockage d'éléments d'une maison que l'on ne sait où conserver, ou que l'on peut avoir du mal à jeter, à moins que cela ne soit peut-être la maison elle-même que l'on peut aussi avoir du mal à quitter, car partir, comme le rappelle Jean-Didier Urbain (2002), n'est pas toujours une mince affaire, puisque cela revient à délaisser sa maison coquille.

Le temps des vacances est un rituel de désengagement, motivé par la volonté de se sentir plus léger et différent. Parce qu'il nécessite une rupture d'avec le monde et ses objets familiers, il n'est pas sans s'apparenter, par le sacrifice qu'il sous-tend, aux périodes des grands rangements puisqu'il s'agit de se délester, dans le cas des grands nettoyages de printemps, de ses affaires personnelles, dans celui des vacances, de sa maison, et conduit souvent à recréer l'univers de sa maison dans la résidence de vacances ou le camping (Kaufmann, 1999). En tous cas, pour un certain nombre d'habitants locataires en HLM dotés d'un autre territoire d'attache que le logement habituel – maison familiale, maison construite au pays natal, camping-car, partir se traduit par la mobilisation sur le parking des affaires passant d'une maison à l'autre, comme l'écrivent Bonnin et de Villanova, 1999, mais aussi aux dires de plusieurs habitants de notre corpus.

1.4 Le parking comme seuil

1.4.1 Un espace public investi à partir d'une parcelle de soi

L'espace public des grands ensembles, analysé dans la littérature sociologique en termes de conflit, serait fui par nombre d'habitants. Il le serait d'autant plus que certains groupes souvent dehors tendraient à faire leurs des pans entiers d'un espace à priori ouvert à tous. Mais la portion d'espace public où séjourne la voiture, en l'occurrence, n'est-elle pas marquée par la présence de ceux – finalement divers – qui l'utilisent de manières variées, pour cette bonne et simple raison qu'ils la vivent dans la continuité de leur appartement comme un espace privé ? L'espace public, en bref, n'est-il pas investi par un plus grand nombre de gens qu'il est dit habituellement si l'on fait le décompte de ceux, finalement nombreux, tendant à l'annexer à leur logement ?

L'espace public, dans l'acception tant commune que savante, serait en banlieue sous l'emprise, voire sous la domination de l'homme. « *Les groupes exclus de la ville*, ainsi que l'écrit par exemple Jacqueline Coutras (1993), *repliés dans les parties les plus dévalorisés de la banlieue, arrivent à marquer de leur composante masculine, quasi exclusivement), les périmètres qui leur sont concédés ou qu'ils se sont appropriés.* » L'on peut s'interroger, préalablement, sur le fait qu'avant d'être absente dans l'espace public, la femme ne l'est-elle

pas avant tout dans les représentations ? Car des banlieues, les études et recherches nous donnent la plupart du temps à voir l'image d'un monde qui s'affronte, se départage, et donc se décompose en quelques grands camps ou catégories, les immigrés, les Français de souche, les jeunes, les adultes. La figure de l'immigré, par exemple, apparaît, selon Ahsène Zehraoui (1999), tantôt sous la figure de l'homme seul, tantôt sous celle, particulièrement prégnante en banlieue, de la famille nombreuse. La femme immigrée, figure la moins médiatique et la moins publique, ressort comme la grande absente. Hier représentée par son mari, le travailleur, elle l'est maintenant par son fils, le jeune beur. Dans les représentations, il est maintenant question d'une manière générale du fils ou de la fille d'immigré cherchant à s'échapper du cadre familial, ces derniers ayant supplanté celle du père, un travailleur immigré qui n'est plus travailleur. La femme, quelque soit sa nationalité, absente de l'espace médiatique, n'en est pas moins présente, selon la même règle de la fonctionnalisation des espaces qui tend à concéder le parking aux hommes, et le square, comme le disait Sansot (1991) pour d'autres parties de la ville, aux femmes. Ceci se vérifie sur nos deux sites, lequel square, occupé par les femmes, peut être mitoyen du parking.

A Aulnay, le square, cité Jupiter, jouxte le parking qui le surplombe. Il est occupé par les enfants, les filles de 10-15 ans et les mères, mais aussi par des femmes dont les enfants ont passé l'âge d'être au square. Le soir, les mères, assises en solitaire ou en groupes, sur les bancs voire sur le tourniquet (au déplaisir parfois des plus jeunes), prennent le frais, à deux pas du parking où s'affairent aux mêmes heures leurs maris ou d'autres hommes. A Créteil, les femmes viennent très souvent s'asseoir sur le pan de pelouse planté en bordure du parking public de l'immeuble de La Lutèce, fréquenté par des bricoleurs.

La femme non admise sur le parking proprement dit n'en est pas toujours éloignée comme dans le pavillonnaire qui annexe buanderie et garage. Dans l'appartement, au-dessus du parking, elle vaque à ses activités, jette un œil dehors. De temps à autre, dans le parking accaparé par la bande de jeunes, on entend d'une fenêtre la voix d'une sœur ou d'une mère venant s'enquérir de l'heure de rentrée d'un enfant de la famille. Une femme plaisante. Depuis l'appartement, nous dit-elle, « *j'ai un œil sur la voiture et mon mari* ».

Mais la femme est aussi présente dans l'espace public en vertu du fait qu'il existe non pas une mais plusieurs manières de s'approprier l'espace. Le regard qu'elle jette de temps à autre sur le parking, les allers et venues qu'elle peut être amenée à effectuer pour s'approvisionner en

vivres dans le coffre de la voiture, témoignent d'une présence de la femme peut-être subreptice mais néanmoins réelle. D'autant que le parking vécu dans le prolongement de l'appartement, est payé en même temps que le logement, et que, pour ce qui a trait à l'univers domestique, « *les femmes tiennent les cordons de la bourse* », comme le donne à entendre le titre d'un article du *Parisien* du 5 mars 2004 consacré aux rapports qu'entretiennent les femmes avec l'argent. Les femmes s'occupent notamment de la facture du loyer, et ce faisant, que le prix y soit ou non inclus, de la place de parking. C'est en effet souvent vers sa femme que le mari se tourne pour nous renseigner sur le prix exact du box ou de la place de stationnement. Une étude de l'IFOP, réalisée pour la Fédération bancaire française (FBF)[55], montre que dans 58 % des ménages les femmes gèrent les dépenses courantes au jour le jour. Cela ne veut pas dire pour autant que les hommes se désintéressent des questions d'argent, mais lorsqu'ils jettent un œil sur le budget familial, c'est souvent pour des opérations spécifiques comme « la déclaration des revenus » ou le choix de produits d'épargne, d'après l'enquête citée. L'angoisse que les femmes auraient par rapport aux questions d'argent, donnée par l'IFOP comme raison de leur implication dans les comptes, serait d'autant plus forte chez celles qui occupent un emploi peu qualifié.

Mais la tenue des comptes par la femme, témoignant d'une répartition des tâches traditionnelles entre les sexes, peut être aussi envisagée, selon Robert Rochefort, sociologue au CREDOC interrogé par le journal Le Parisien du Val-de-Marne[56], comme une condition d'émancipation de la femme, désireuse de contrôler son argent dans le but revendiqué de la séparation des tâches. En somme, si l'individualité de l'homme peut trouver à s'exprimer sur le parking, ce dernier supervisé par la femme, à l'heure où la faible demande d'emploi conduit la femme à consacrer plus de temps aux tâches domestiques, n'est pas forcément contraire à sa volonté d'émancipation en lui concédant la tenue des comptes. Ces données réunies par les enquêtes nécessiteraient évidemment que l'on s'entende sur le sens du mot émancipation. Mais rapportées ici, elles montrent que l'espace public, que l'on dit habituellement dominé par les hommes, n'exclut pas totalement la présence de la femme, du moins pour ce qui est du parking, envisagé comme une des pièces de la maison. D'autant que l'espace commun, selon de Singly (1996), ne sous-tend pas que les membres soient dans la même pièce mais dans la

---

[55] IFOP, *Les femmes et l'argent*, 4 mars 2004.

[56] Olivier Aubry, Odile Plichon, « Les femmes tiennent les cordons de la bourse », *Le Parisien*, rubrique « Votre économie », 5 mars 2004.

même maison. Les conjoints veulent être ensemble, ils estiment l'être aussi lorsqu'ils sont dans un même espace, tout en effectuant leur activité propre.

Mais par-delà la femme, le parking utilisé à des fins de stockage ou de rangement réunit un grand nombre de personnes dont certains nous disent ne pas fréquenter l'espace public d'un quartier qu'ils n'apprécient guère. C'est le cas de cet homme, propriétaire à Créteil, lequel a choisi de stocker son vin non pas dans la cave, considérée pourtant comme sûre depuis de récents travaux de rénovation engagés dans son immeuble, mais dans son box pour une raison fort simple : aller chercher régulièrement une bouteille de vin lui donne l'occasion de prendre l'air et de sortir dehors.

En somme, le box transformé en réserve à vivre ou en placard de la maison autorise les allers et venues entre l'intérieur et l'extérieur, que l'on effectuait autrefois pour aller chercher le bois de chauffage ou autre combustible stockés dehors. Pour François Beguin (1997), le grand ensemble en apportant le confort – chauffage et électricité à demeure – aurait enlevé les motifs d'investir l'espace public et, partant, de par sa fréquentation régulière, la constitution au pied de la barre HLM d'un espace de transition à la frontière du public et du privé, susceptible de permettre son appropriation. L'usage du parking, cependant, permet de nuancer ceci. En effet, le parking n'est-il pas en lui-même un seuil ? Le seuil dont le grand ensemble serait dépourvu ne s'est-il pas déplacé, à l'heure de la motorisation, du hall d'entrée au parking ? Il constitue maintenant, avant le hall, le premier espace franchi de la résidence.
Du seuil, il a en quelque sorte les vertus, si l'on veut croire Monsieur Quiéri. Pour expliquer les bienfaits de la couronne de boxes nécessitant de faire quelques pas, il la compare au parking en sous-sol de l'immeuble de son ancienne résidence. « *Je suis coordinateur au collège,* explique-t-il, *j'ai beaucoup de réunions, je suis dans d'autres associations, donc je suis un peu pris partout, et tout le temps au chrono. Avant, j'étais content de sortir de l'ascenseur et d'être tout de suite dans la voiture, de ne pas avoir à marcher jusqu'à la voiture. Mais, en fait, ça me détend énormément d'avoir à marcher un peu. Car lorsqu'on sort de la voiture et qu'on est obligé de marcher jusqu'à la maison, on a le temps de marcher un peu et de vider tout de même un petit peu son esprit avant d'arriver. Si c'était un peu dur au boulot, on n'arrive pas fâché. On a le temps d'arriver et de se dire bon maintenant ça y est, il faut que je déconnecte. Et à la maison, je vais trouver mes enfants et non pas mes élèves, les gens de mon boulot*. ».

1.4.2 Un lieu sous l'emprise de la norme : le parking marqué par les rythmes de ceux qui ont un travail

Le parking est présenté d'une manière générale comme un espace trouble, propice aux trafics en tous genres. Ce qui ne nous semble nullement le cas de ceux que nous avons approchés, lesquels nous paraissent, tout au contraire, sous l'emprise d'une norme.

La norme « travail » en fait imprègne véritablement le parking. Les voitures stationnées en son sein renseignent sur le rythme des gens, un rythme qui de nos jours demeure encore déterminé par le rythme du travail. Dans les entretiens, l'association parking / voiture / travail est fréquente. La possession de la voiture, fortement déterminée par l'âge, les jeunes étant plus nombreux à en disposer, l'est également par la possession d'un travail. Elle est un moyen, nous l'avons rappelé dans la partie précédente, d'y accéder et vice versa. C'est ce qu'exprime entre autres Monsieur Gruau, lequel tente d'évaluer le nombre des voitures dans la résidence en le rapportant à ceux qui ont un emploi : « *Ce sont les gens qui travaillent qui ont des voitures*. » La voiture, plaisir de jeunes, doit avoir du style certes, comme nous le dit Gabriel ; elle signifie l'indépendance recherchée à cet âge, mais aussi l'adhésion à une norme qui n'a rien à voir avec le désir de démonstration ostentatoire et illusoire de jeunes désœuvrés, ou les penchants consuméristes que l'on attribue habituellement aux adolescents exclus des banlieues : « *Je suis déjà indépendant sans ma voiture. Mais la voiture, c'est aussi l'indépendance, parce qu'elle montre que la personne sait se débrouiller déjà, qu'elle peut s'acheter ce qu' elle doit acheter, sans demander à quelqu'un. Cela montre que la personne travaille, qu'elle se débrouille dans la vie.* »

Le parking, à la lumière des paroles recueillies auprès des habitants, en dit beaucoup sur le travail que l'on a ou pas. En cela, il est porteur de norme. La légère reprise économique observée en 2000, se lit, selon le gardien de Jupiter, ainsi que nous l'avons mentionné dans la première partie, directement sur le parking, les personnes ayant retrouvé un emploi achetant une voiture. Et puis les voitures témoignent du métier de leurs propriétaires : entreprise de dératisation, de toilette pour chiens, de serrurerie ou d'électricité ne sont que quelques-unes des inscriptions que nous avons pu lire lors de nos déambulations.

Le parking renseigne également, comme nous le rapportent Madame Dali et Madame Boni (Créteil), sur le rythme des gens que l'on rencontre le matin et le soir à des heures régulières. L'espace, pensé habituellement comme un espace insécurisé, générerait par ce faire une impression de sécurité. Madame Dali, jeune mère de famille à la recherche d'un emploi quand nous l'avions rencontrée la première fois, était très remontée contre un quartier en lequel elle cherchait à s'investir le moins possible : « *Ici le problème, c'est le commérage, c'est un peu comme un village. Les gens, ils n'ont rien à faire ici que de parler.* » Aujourd'hui, où elle a trouvé une formation d'infirmière, elle fréquente le parking tôt le matin et le soir. « *Le matin, quand tu sors, tu commences, tu connais les habitudes de vie des gens. Moi, là, je commence tôt, mon voisin du 9e, quand je prends l'ascenseur à 6 heures et quart, 6 heures 20, je sais que je vais le rencontrer sur le chemin et qu'en bas, je vais le rencontrer sur le parking. C'est drôle, quelque part c'est une référence par rapport aux habitudes de vie des gens, sans savoir, et puis c'est vrai que le matin, bonjour, ça va, on part bosser, même si c'est des gens à qui je ne parle pas spécialement, je sais que mon voisin du 9e à 6 heures 20, il est dehors, il va bosser. Je le croise souvent à cette heure-là. C'est pas désagréable, on va dire. C'est peut-être même un peu sécurisant parfois, le fait d'avoir une tête que tu connais. C'est un peu sécurisant, sans pour autant que j'aille me garer à côté de lui le soir, tu vois*. »

Madame Boni, autrefois locataire dans le petit Chou aujourd'hui réhabilité en logements étudiants, et qui occupait à cette époque des emplois précaires, habite désormais dans une copropriété. Après avoir travaillé avec sa sœur sur les marchés, elle a trouvé, à l'issue d'un stage de formation en communication, un emploi. Nostalgique du quartier du Palais, elle est très critique à l'égard de son nouveau lieu d'habitation. À ses yeux, il n'aurait qu'un seul avantage, celui, en l'occurrence, de donner l'impression de faire partie des gens qui travaillent. « *Je me suis sentie normale ou alors les autres étaient normaux. Ils prenaient leur voiture le matin sur le parking. Sur ce plan, j'avais du mal là-bas. J'ai dû mettre des œillères. Avec trois enfants, tu galères à aller travailler. J'avais les allocations, j'aurais eu des aides, les gens se débrouillent là-bas, mais je n'avais pas envie d'être assistée*. »

2. Un espace public privatisé, un espace privé publicisé

2.1 Un espace privé annexé au logement

2.1.1 Un espace flexible

Le parking, à la lumière de ces différents usages, témoigne d'une extension du domaine privé hors de la maison envisagée dans les pages qui suivent pour les incidences que celle-ci peut avoir en matière d'appropriation du logement. Son investissement s'offre comme un moyen d'ajouter quelques mètres carrés supplémentaires à la surface du logement, dont l'exiguïté répond aux impératifs d'économie qui prévalent dans la construction sociale. En outre, le logement des années 60-70, comme le rappelle Bruno Vayssière (1988), était modelé sur l'hypothèse d'une famille normée, qui dans les faits pouvait compter cinq à six personnes.

La famille, nullement normée hier, ne l'est pas plus aujourd'hui. Le quartier des 3000 à Aulnay et le quartier du Palais à Créteil n'échappent pas à la règle. Ils ont accueilli, à l'instar de nombre de quartiers HLM dans leurs dernières vagues de peuplement, des familles particulièrement nombreuses. Les 3000 concentrent, après les grands ensembles de Clichy-Montfermeil, le plus grand taux de familles nombreuses du département. Selon le GPU, un quart de sa population serait concerné par la suroccupation des logements. Alors que le parc de logement est composé pour près de 70 % de quatre et cinq pièces[57], les familles de plus six personnes, nous l'avons dit dans le précédent chapitre, sont légions. Le GPU précise même que si 13 % des logements dans la cité de La Rose des Vents sont suroccupés, dans la cité Jupiter, 24 % des foyers sont concernés par un ce phénomène de congestion. Cette surcharge des logements conduirait, selon le GPU, à la suroccupation des espaces communs et par conséquent à la dégradation des espaces publics, ce qui, cumulé à l'insuffisance d'équipements, « *entraînerait une diminution du caractère accueillant de ces quartiers* ».

[57] Document GPU, 1993, les quartiers Nord….

Le logement, nous l'avons dit semble seulement être pris en compte par ce qu'il projette sur l'espace public, à l'heure où prime l'espace public que les actions de réhabilitation s'attachent à rendre ouvert à tous. Les incidences de cette suroccupation se mesurerait ainsi moins à l'intérieur qu'à l'extérieur du logement. La taille des logements sociaux jugée par trop exiguë ne serait pas l'apanage de l'immeuble collectif construit dans les années 50-70. « *Les grands ensembles n'offrent pas le choix et proposent un empilage* », écrit l'architecte Emmanuelle Colboc, interrogé pour sa pratique de réhabilitation par Frédéric Winter à l'OPAC de Paris (Colboc, Winter, 2000). « *Et aujourd'hui encore, on entasse les gens. N'oublions pas que la superficie moyenne du logement social a perdu 10 m^2 en 15 ans, pour un type F3.* »

Mais l'entassement dans le logement, dénoncé par nombre d'architectes, semble très souvent confondu avec l'empilement de logements dans l'immeuble collectif. L'entassement des gens dans un même logement, selon Emmanuelle Colboc, contraint les locataires à une proximité non désirée avec leur voisin. Or la réponse envisagée pour répondre à ce problème est avant tout urbanistique. La revalorisation du grand ensemble d'une manière générale ne se pose qu'en termes d'architecture, de forme donc, d'ensemble ou de contexte. La critique, lorsqu'elle ne porte pas sur l'objet architectural lui-même considéré comme « par trop homogène », rigide, s'en réfère encore et toujours à l'égotisme du grand ensemble qui n'entretiendrait aucun lien avec son environnement. L'intérieur ne préoccupe que par la faible présence d'un type de logement précis, celui, en l'occurrence, susceptible d'accueillir une famille tout aussi normée que celle qui a prévalu à l'origine de la construction du logement social. Le GPU à Aulnay, de fait, soucieux comme quantité d'autres aménageurs d'attirer des classes moyennes, met l'accent sur l'insuffisance de logements de petites tailles, supposés participer à la revalorisation de l'espace extérieur, et ainsi des quartiers. La faible diversité de l'offre et l'inégalité de répartition des types de logements entre les cités laissent, selon le GPU, peu de marge de manœuvre pour pratiquer une politique de logement équilibrée[58]. L'objectif de mixité est en somme recherché pour conférer aux quartiers un semblant d'urbanité, alors que le problème peut aussi résider à l'intérieur du logement, quand il ne répond pas à ce que l'individu peut désirer y trouver. Or, cet intérieur ne fait-il pas encore plus l'objet de considération à l'heure où l'habitant serait moins ouvert qu'hier sur son voisinage ? L'espace public que l'on veut réhabiliter, n'est-il pas fui aujourd'hui par des

[58] Grand Projet Urbain, *Diagnostic*, 1993…..

habitants repliés dans leur logement ? Ce logement, doté de tous les éléments de confort que le grand ensemble entendait apporter– la cuisine et la salle d'eau pour tous – l'est aussi des équipements et appareils électroménagers également promus par la modernité. De ces derniers, aujourd'hui encore proposés en très grand nombre par la société de consommation, les habitants, selon Agnès Villechaise (1998), reclus dans leur logement faute de pouvoir bouger, seraient même maintenant blasés.

La revalorisation des grands ensembles ne passe-t-elle pas avant tout par la prise en compte de l'espace privé et du confort que l'on peut rechercher à l'intérieur, dans un monde que l'on dit aujourd'hui marqué par l'emprise du chez soi ? Car si le confort, ainsi que l'estime l'architecte Jean Nouvel, est étroitement lié à l'ampleur des espaces proposés, celui-ci ne peut-il être trouvé à l'extérieur où, à défaut de consommer et de bouger, on peut toujours trouver à s'occuper, sinon travailler ? Là où Jean Nouvel, connu pour déjouer la commande et les normes de construction, s'est de fait attaché à augmenter, sans que le prix du loyer et le coût de la construction n'en soient modifiés[59], les surfaces des appartements HLM qu'il fut amené à construire à Bezon, Saint-Ouen et Nîmes, les habitants se sont annexé, dans le parc ancien, une portion de cet espace extérieur que les acteurs de la réhabilitation s'efforcent aujourd'hui de réduire, mais à des fins publiques. Ce point sera décliné tout le long de ce chapitre cherchant à montrer comment l'ampleur des espaces extérieurs peut participer au contraire de la qualité des espaces intérieurs si l'on considère que ceux-ci se sont étendus jusqu'à la place de parking.

Investi comme un atelier ou un salon, par des fonctions en somme nullement interstitielles dans la maison, il remplit également les fonctions de grenier ou de cave, à priori plus connues, mais ignorées par les aménageurs. Le parking, par le simple fait qu'il est destiné à un bien privé susceptible de contenir des excroissances de la maison, montre que l'espace peut être détourné de son usage premier, voire être « habité », au même titre que le garage dans la maison individuelle, dont le réaménagement en salon marocain – un exemple donné par une habitante d'un pavillon limitrophe de la cité Jupiter – semble à priori plus aisé. Ainsi accommodé au gré de l'habitant, il tend à rappeler – comme l'écrit de De Certeau (1980) – que l'espace, quelque soit le parti qui a prévalu à sa conception, peut se plier aux désirs et

[59] En supprimant, notamment, les couloirs et surfaces de dégagement, en réduisant la taille des chambres, en intégrant les cuisines au séjour.

usages de ses occupants ; ceci, d'une certaine façon, permet de nuancer les sempiternelles critiques portées à l'encontre du grand ensemble jugé hostile à l'appropriation. Si l'appropriation d'un espace se définit sociologiquement par la possibilité qu'il offre de l'adapter à soi (Clavel, 2002), le parking, investi comme une pièce supplémentaire de l'appartement, permet ainsi de relativiser l'absence d'appropriation du grand ensemble imputée à la trop grande rupture que cet urbanisme introduit entre le domaine du privé – le logement, l'immeuble – et l'espace attenant. Encore faut-il que l'on s'interroge sur la nature ou le statut de cette portion d'espace public privatisée par son accaparement par les affaires du privé, et sur les moyens utilisés pour rendre acceptable cette appropriation. Car l'espace public ainsi accaparé n'est pas à soi.

Le parking tire en premier lieu les conditions de son appropriation du fait, pour le moins évident, qu'il est un interstice, un impensé de l'urbanisme, un espace entre deux espaces – l'espace privé, l'espace public ; il est propre, à ce titre, à accueillir des fonctions non escomptées par l'architecte ou l'urbaniste. Il semble revêtir – mais à l'extérieur – les qualités de l'espace flexible, cet espace sans fonction particulière que certains architectes, soucieux justement de concéder une plus grande liberté à l'habitant censé se loger dans un espace pensé par d'autres que lui, ont voulu introduire dans l'enceinte de leurs bâtiments. Les investigations, menées en France dans les années 20-30-40 autour de la cloison mobile, tentaient déjà d'imaginer les possibilités d'adaptation à l'intérieur de la maison. Le mur pensé comme une simple cloison se voulait ajustable aux besoins de l'habitant souhaitant pouvoir, l'invité ou l'enfant venant, transformer le salon en deux pièces à coucher ; le toit ouvrant permettait, lui, à la belle saison, de donner à la cuisine des airs de cour intérieure. La période qui suit, particulièrement féconde sur le sujet, donne notamment naissance, dans les années 70, aux recherches sur l'habitat intermédiaire, troisième voie entre deux typologies existantes – le pavillon plébiscité par les Français et le logement collectif sous la forme alors émergeante du grand ensemble, déjà très décrié. Les terrasses, au sein par exemple des immeubles de Renaudy à Evry ou d'Andrault et Parrat à Créteil ou à Evry, cherchant à intégrer dans les formes de l'habitat collectif les avantages du pavillon, répondent à cette fin. Elles s'inscrivent dans le sillage des balcons et loggias promus dans les années 50, mais qui, en raison de leur exiguïté, allaient très vite devenir, selon Bruno Vayssière (1988), les premiers *no man's land* de la modernité. Les terrasses, voulues plus généreuses, sont alors envisagées comme autant d'espaces de transition, susceptibles d'être investis de plusieurs manières (en cour ici, en jardin là) et selon l'entendement de leurs locataires, mais sans que ceux-ci n'empiètent sur

l'espace public : l'espace semi-public / semi-privé est posé, à niveau de terrasse ou de balcon, pour une vie centrée sur le logement mais hors de l'emprise publique.

Les larges balcons dans les immeubles choux du quartier du Palais à Créteil avaient également pour vocation, dans l'esprit de l'architecte Gérard Grandval que nous avons interrogé, à apporter quelques mètres supplémentaires aux logements. L'architecte, tenu de respecter les contraintes de surface et de coût exigés à l'époque par son promoteur (l'OCIL) pour les logements HLM comme pour ceux destinés à la vente à l'intention de jeunes couples primo accédant à la propriété, leur concédait le rôle d'espace sans affectation particulière, susceptible de servir de pièce supplémentaire. Le balcon, traité en coque de béton pour protéger le monde extérieur d'un spectacle qui se déroulait à l'intérieur, voulait également assurer l'intimité de ses habitants, ceci en vertu du fait que les espaces privés ou semi-privés ne sont investis que s'ils sont protégés des regards des autres. Les balcons, de fait, qui reçoivent aujourd'hui dans certains appartements les outils du bricoleur, dans d'autres un amoncellement de plantes vertes, un barbecue ou une table pour manger dehors, sont là pour montrer que l'architecte ne s'est pas trompé sur quelques unes de ses fins.

Aujourd'hui, des architectes comme François Seigneur et Sylvie de la Dure que nous avons interviewés tendent à nouveau à projeter un espace intermédiaire ou flexible à l'intérieur de l'appartement. Dans l'un de leurs projets d'immeubles d'habitation, ils conçoivent en l'occurrence, une pièce pour la voiture dans le logement. Leur motif est double. Les architectes, certes, entendent répondre au souhait exprimé par les habitants d'avoir leurs voitures à portée de main, souhait souvent rapporté de manière négative comme nous l'avons entendu de la bouche du représentant de la SEM à Créteil se plaignant que les habitants chérissent tant leur voiture qu'ils aimeraient la monter jusqu'à chez eux. D'autre part, en intégrant le garage dans l'appartement, ils entendent s'inscrire dans la continuité des recherches menées sur l'espace flexible. La pièce dévolue à la voiture, modelable à l'envi, peut également servir de bureau, ainsi que le donne à voir le projet présenté lors de l'exposition consacrée à l'agence de François Seigneur à l'Institut Français d'Architecture en 2000. A Créteil, pour l'heure, certains habitants ne disposant pas suffisamment de place dans l'appartement, se servent de leur box pour y ranger documents de travail et revues, tel Monsieur Demus à Créteil, ingénieur informaticien.

Mais le parking, dans les deux quartiers étudiés a pour caractéristique spatiale de se trouver à l'extérieur de la maison, contrairement donc à la pièce flexible imaginée notamment pour abriter la voiture que l'on souhaite sortir de l'emprise publique. Or, ainsi que nous tenterons de le démontrer, le parking investi par l'habitant ne tient-il pas son attrait, la condition justement de son appropriation, de sa situation extérieure ?

2.1.2 Un lieu de réconciliation pour un conflit susceptible de surgir à l'intérieur de l'appartement

L'investissement du parking témoigne d'une privatisation de l'espace public, mais aussi, ceci mérite d'être noté au préalable, d'une publicisation de l'espace privé. Notons que les terrasses, envisagées par les auteurs de l'habitat intermédiaire comme autant de jardins et de lieux d'appropriation offerts à l'habitant, ont pu être sous-utilisées et comme telles ont été critiquées par les sociologues, pour le motif de l'inconfort que peut présenter un trop fort vis-à-vis ne permettant pas de se protéger du regard des autres locataires (Leger, 2002). Or le parking expose celui qui l'occupe à la vue des voisins et immeubles environnants. Son appropriation par un jeune ou un bricoleur pose à ce titre question, d'autant que les quartiers dits populaires d'aujourd'hui, et ce à contrario de ceux d'hier, seraient caractérisés par la volonté de marquer une certaine distance d'avec le voisin. Le parking, ainsi investi aux yeux et à la vue de tous, tend à faire supposer que la crainte du regard extérieur n'est peut-être pas aussi forte qu'on le dit habituellement**.** Le parking, en effet, ne s'offre-t-il pas comme un moyen de résoudre ce qui, d'une manière générale, pose problème, à savoir le rapport à autrui ? Et cet autrui, toujours envisagé sous les traits de la personne extérieure, peut autant trouver figure en la personne du proche avec lequel on partage son appartement qu'en celle du voisin à qui on souhaite peut-être cacher son intimité, mais sous le regard duquel cependant on n'hésite pas à s'exposer.

De fait, le parking, espace plus particulièrement investi par l'homme, autorise en premier lieu la reconduction, en lieu et place du grand ensemble jugé imperméable aux pratiques habitantes, d'un mode d'occupation traditionnel de l'espace dans l'habitat populaire et qui diffère d'un sexe à l'autre. La littérature et l'actualité sur les banlieues mettent en avant l'opposition entre hommes et femmes dans les familles immigrées, en oubliant que celle-ci

existait et existe encore dans les familles populaires (O. Schwartz, 1990). La division entre les domaines masculin et féminin, écrivait Althabe (1978), est omniprésente dans la quotidienneté, l'homme est attaché à l'entreprise, la femme au foyer et par extension au quartier. Pour ce qui a trait au quotidien et au quartier, le parking habité le week-end par les hommes, l'est aussi, faute de travail, tout au long de la semaine, ce qui tendrait à nuancer le propos ci-dessus. Il n'empêche, encore aujourd'hui, la notion de maîtresse de maison, selon O. Schwartz, n'a rien de désuète tant l'espace du logement demeure pensé, gouverné, rangé, nettoyé par la femme. La crise et le moindre travail, selon cet auteur, ont même renforcé ce mode d'occupation de l'espace qui tend à séparer les femmes des hommes. Selon Léger (2002), la réduction du temps de travail ne réconcilie pas les couples, le travail étant le moteur de l'émancipation féminine ; interrogés sur leur utilisation du temps libéré, les hommes évoquent leurs loisirs, le temps consacré aux amis, aux activités à fort investissement personnel, le bricolage, le jardinage ; les femmes, elles, affirment toutes consacrer plus de temps à la famille et à la maison. La réduction du temps de travail accentuerait non seulement les différences entre couches sociales – les cadres partent en famille pour les week-ends alors que dans les milieux populaires, chacun regagne sa place à la maison mais aussi celles entre femmes et hommes. Et ceci peut-être plus dans l'espace du grand ensemble, où le moindre emploi, nous l'avons dit, oblige nombre d'habitants à passer plus de temps dans un chez soi de taille fort réduite.

Le parking, le dimanche matin entre dix et douze heures, serait, selon plusieurs hommes interviewés, le lieu de rendez-vous tacite de l'homme qui travaille en semaine. « *La bière circule, on y parle de voitures, de tout et même de sujets entre hommes : de voiture, de politique, et même de femme ou de sexe* », nous dit l'un de ces habitués du dimanche matin. La femme, à la même heure, ajoute cet homme, fait le ménage. Le week-end, nous explique le gardien, si vous chercher le serrurier (Chiko) et qu'il n'est pas à la maison, c'est sur le parking que vous pouvez le trouver. Il en est de même pour le carrossier turc, très souvent sur le parking quand il est chez lui, le week-end donc, mais aussi tous les soirs de la semaine, et dont les mains et vêtements souillés de cambouis, autant que le domaine d'activité, ne trouvent nullement place dans la maison. L'habit de travail est toujours matière à récrimination. C'est dans le hall que le mari doit se changer s'il veut faire un pas plus avant dans l'appartement. Lorsque sa femme est en vacances, le carrossier prend un peu ses aises ; tout le week-end, il déambule en combinaison de travail, son compresseur, camouflé d'ordinaire sous un tissu dans le couloir, exhibé sans complexe. Le sale, circonscrit au

parking, est mal vu dans un intérieur, au sein duquel, selon une étude de l'INSEE (Brosse, 1999), la tâche du ménage relève toujours de la femme.

L'individualisme, en second lieu, dont on ne cesse de rappeler combien il structure notre société, se joue, ainsi que le rappelle de Singly (2000) à l'intérieur de la famille, un phénomène considéré souvent comme nouveau mais qui, si l'on en croit l'aspiration que l'homme peut avoir à s'isoler d'une famille qu'il ne renie pas pour autant, ne l'est pas totalement. L'individualisme, très étudié chez les « vraies » classes moyennes ou supérieures, le serait moins, selon Laurence Buffet (2002), dans les quartiers HLM. C'est pourtant à lui que nombre d'auteurs se réfèrent pour expliquer, en partie du moins, la dissolution et l'éclatement du monde ouvrier, de ses valeurs et solidarités ou, autre cas de figure, pour signifier combien dans les quartiers on vit, contrairement à hier, contraint. L'individualisme y serait par définition forcément subi : le chômage ou le désir d'éviter son voisin conduit à la réclusion dans un chez soi que notre société pourtant valorise (Villechaise, 1997). Les anciens ouvriers aujourd'hui exclus seraient d'autant plus reclus dans la cellule domicile qu'ils ne peuvent plus compter sur le soutien des anciennes communautés qui n'existeraient plus (Beaud, 2002). Le repli dans le logement, en d'autres termes, serait le signe d'un désarroi : celui des jeunes, souhaitant se démarquer de leurs pères, mais dont on ne retient que l'errance et celui des adultes enfermés chez eux.

Mais l'individualisme ne pourrait-il être, comme ailleurs, recherché ? Les immigrés, par exemple, sont toujours pensés en termes de communauté, mais on oublie que le seul fait d'avoir émigré, de s'être coupé de sa famille, est le signe d'une individuation sinon d'individualisme (Héran, 2004). L'individualisme, lorsqu'on le relève en banlieue, ne nourrirait que des rapports conflictuels. La loyauté à l'égard de la famille dans la constellation populaire, pour employer le thème de Laurence Buffet (2002), ou chez les immigrés, laisse peu de place au désir d'autonomie de l'individu. Mais ne trouve-t-on pas, quelles que soient les difficultés que le quartier ou la communauté populaire peut éprouver, différentes manières de l'assouvir ? La recherche d'individualité qui est aujourd'hui revendiquée peut revêtir des formes autres et complexes que de Singly (2003), dans les quartiers, relève à l'endroit même où, à priori, on ne l'attend pas. Le port du voile des filles musulmanes, par exemple, semble signifier le retour d'une certaine forme de communautarisme, la plus réactionnaire, en cela qu'elle semble constituer l'une de ses formes les plus contraignantes de soumission au modèle

de la communauté ; il peut aussi figurer au nombre des multiples expressions de cette recherche de différentiation personnelle qui fait la singularité de chacun.

Le parking, en l'occurrence domaine réservé de l'homme, est aussi celui d'une activité, sinon d'une passion qui lui est sienne. La mécanique, le bricolage, révélateurs de savoir-faire, permet à celui qui l'exerce d'exprimer sa propre individualité en même temps que d'oublier ne serait-ce qu'un temps son entourage, et ce d'autant plus que l'époque serait marquée par un renforcement progressif des individus. Sans pour autant refuser les appartenances à tel ou tel groupe, y compris à la famille ou à leur couple, hommes et femmes devenant ce que de Singly nomme des « *individus individualisés* », ne veulent pas que ces groupes les définissent entièrement et donc reproduisent ce qu'ils ressentent comme un enfermement. D'autant que la famille, dans les quartiers HLM comme finalement partout ailleurs, on omet de le rapporter, se décompose ou se recompose selon les différents temps de la vie. Le divorce d'un des enfants peut se traduire par son retour dans le bercail familial, cas de la fille de Monsieur Thibault. Les enfants dont le désir d'autonomie résidentiel (Gabriel dans notre corpus) est reporté par manque de travail, sont condamnés à vivre chez leurs parents[60]. Par leur présence trop prolongée, ils peuvent également perturber le désir d'indépendance des parents, comme s'en plaignent Monsieur et Madame Pereira qui, à l'âge de la retraite, ont encore sur le dos leur tout dernier, la trentaine bien passée, sans emploi.

Dans les familles immigrées, les parents peuvent aussi osciller, comme nous l'ont mentionné trois personnes dans nos entretiens, entre deux maisons. Celle investie au pays le temps des vacances peut l'être totalement le temps de la retraite venue. Mais le désir de retourner dans le pays de leurs racines, pour certains parents partis s'y s'installer durablement, n'implique pas forcément l'abandon du logement HLM, puisque y vivent encore les enfants que l'on viendra voir parfois pour des longues périodes. L'oscillation entre deux territoires d'appartenance peut se traduire au moment des retrouvailles dans la cité HLM par quelques frictions ou agacements, ainsi que l'exprime Younès Amrani, jeune de banlieue avec lequel le sociologue Stéphane Beaud entreprend une correspondance sur internet (Amrani, Beaud, 2004). Younès

[60] Selon le rapport annuel « L'état du mal-logement en France » (2006) de la Fondation Abbé-Pierre, en 2002 plus de la moitié (55%) des jeunes âgés de 19 à 26 ans affirmaient vivre chez leurs parents, 77 % déclarant que cette cohabitation était fortement liée à leur incapacité d'assumer un loyer. L'accès au logement est compromis par l'absence ou la précarisation de l'emploi, et par le manque de moyens des parents, le garant étant supposé disposer de revenus cinq fois supérieurs au loyer.

Amrani ne cesse d'employer le terme de « *famille éclatée* » pour décrire sa famille. Eclatée, sa famille, de fait, l'est véritablement. Constituée lorsqu'il était petit de six enfants et de deux parents, sa famille, mesurée au nombre de personnes vivant dans l'appartement, l'est ensuite de quatre enfants seulement, les parents étant partis s'installer avec le plus jeune frère au pays. Puis la famille à nouveau réunie sous le même toit fait se côtoyer deux fils et deux parents. Ces derniers, revenus vivre dans le logement HLM qui avait été laissé aux enfants, lui apparaissent un peu comme des étrangers. « *En fait de famille nombreuse,* écrit-il, *on est simplement la somme de plein d'enfants* » (p. 54), enfants au nombre desquels une sœur fera un temps office de mère de famille ; les deux frères, celle-ci partie, la suppléeront ensuite dans le rôle de moralisateur pas toujours aisé à jouer, avec une difficulté pour Younès Amrani à admettre que ceux-ci sont frères ou sœurs avant d'être parents.

D'une manière générale, la famille aujourd'hui éclatée amène architectes et aménageurs à s'interroger sur la configuration des nouveaux logements à construire en tenant compte des aspirations à l'autonomie de ses différents membres. Les modifications des normes de construction des logements peuvent concerner à l'intérieur – le salon pouvant être réduit pour pouvoir disposer de chambres plus grandes – où à l'extérieur par des incitations à la construction de petits logements voulant aider la décohabitation de jeunes qui ne veulent plus forcément vivre chez leurs parents.

Le parking, qui participe en somme à l'extérieur d'un éclatement du logement par trop confiné pour loger des familles nombreuses ou éclatées, permet en sa qualité d'espace flexible de supporter un emploi et une famille également flexibles. Mais le parking est-il véritablement à l'extérieur ?

2.2 Un intérieur à l'extérieur

2.2.1 Un espace privé à l'air libre

Le quartier ouvrier d'antan, selon Donzelot et Weber (1999, 2001), faisait prévaloir le dedans (la vie familiale, le travail). Avec la crise, estiment ces auteurs, le dehors (dans les quartiers HLM d'aujourd'hui) acquiert de l'importance. Mais le parking, ainsi considéré comme un espace héritant de fonctions dévolues à la maison, ne participe-t-il pas, à contrario de ce que disent ces deux auteurs, du domaine d'un privé débordant la sphère du logement, et partant, d'une reconduction d'une vie marquée comme autrefois par le dedans ?
La tendance au repliement chez soi ou dans la vie familiale (de Singly 2000), analysée dans la société, et qui en somme n'est pas nouvelle, affecterait aussi, selon Villechaise et Schwartz (1990), les milieux populaires soucieux de se démarquer d'un entourage en lequel ils ne se reconnaîtraient plus, au même titre que les immigrés (Zehraoui, 1999, Héran, 2004) qui ont acquis progressivement les modes de vie occidentaux.

Mais ce chez soi déborde sur l'espace public, vécu, nous l'avons dit, comme une extension de l'appartement. Les étroites imbrications entre l'aire dévolue au stationnement de la voiture – ou la voiture elle-même – et l'appartement tendraient d'une certaine façon à montrer que l'un et l'autre relèvent d'un et même espace. Le parking-atelier de l'homme s'appuie sur le logement, à l'intérieur duquel couloirs et balcons servent d'espace de rangement pour les outils. La cuisine, domaine de la femme, selon Mayol (1980) où l'homme n'a pas sa place, déborde, elle, de plus subreptice manière sur l'aire de stationnement, converti en placard à vivres.

Dans la famille de Madame Rachelle, l'éclatement de la famille – mari et femme ne s'entendant plus depuis longtemps – se lit à la lumière d'un appartement étendu au-delà de la sphère première du domaine privé que serait la cellule logement. La cuisine est l'espace réservé de la femme, même si certains éléments de décors imputés au mari rappellent que les frontières entre les espaces ne sont pas toujours étanches et la vigueur des conflits pas toujours absolue. Le balcon, également annexé par Madame Rachelle, orné de vasques et de

plantes vertes, se présente comme un espace de liberté où celle-ci peut à loisir fumer à l'abri du regard d'un mari qui l'interdit. Le mari, tenu souvent de dormir au salon qui, le jour, sert aussi de terrain de jeux aux quatre enfants, n'aurait pour lui, nous explique Madame Rachelle, que deux espaces à proprement parler : le couloir, investi d'étagères et d'armoires pour ranger ses propres affaires et outils, et l'espace de la voiture (box et voiture compris) dans lequel Monsieur Rachelle échoue de temps à autre lorsque le besoin de s'isoler le prend.

L'annexion du parking à la sphère du logement peut se lire encore d'autres manières. Notons que lorsque l'homme s'absente (dans notre étude, plusieurs hommes retournent au pays sans leurs femmes et enfants pendant un ou deux mois), la famille peut prendre soin de la voiture. Dans la famille de Nelly, adolescente interviewée à la cité Jupiter, c'est aux filles que revient, lorsque le père est en voyage, la tâche de passer l'aspirateur dans la voiture. Ainsi, si l'homme peut aimer briquer sa voiture, comme le généralise Monsieur Olga, le ménage que la jeune femme, habituellement non admise sur le parking, peut néanmoins être amenée à faire à sa place, témoigne de l'investissement du bien privé qu'est la voiture par d'autres personnes que son propriétaire. Le ménage, qui concède à la femme la maîtrise de son intérieur, selon le principe de la séparation des tâches encore prégnant aujourd'hui, participe du reste d'un de ces actes d'appropriation des lieux situés hors de la cellule d'habitation, que certains bailleurs ont tenté de susciter dans certains quartiers. L'implication des habitants dans le nettoyage des cages d'escalier et halls d'entrée avait pour ambition de les voir s'approprier le seuil de leur résidence et de les mobiliser contre le vandalisme et les dégradations. Cette implication n'a pas toujours été très appréciée par des habitants, considérant que la tâche ne relevait pas de leur attribution, l'immeuble n'étant pas leur, mais propriété du bailleur. Les femmes, dans la cité observée par Marie-Pierre Lefeuvre (1993), qui balaient leur palier, le font de fait plus spontanément, puisqu'il s'agit du devant de leur porte, en bref du seuil de leur propre appartement. « *Etre propre*, comme l'écrit Jean-Claude Kaufmann (1997), *c'est être en propre, être soi, clairement séparé de la souillure et du non soi.* » (p. 21). Le ménage, à l'exception de la femme de ménage qui, elle, est rémunérée, se fait pour soi. Il tend, continue Kaufmann, à matérialiser un chez soi ou un à soi, que l'on peut voir ici en lieu et place de la voiture qui constitue autant une extension de l'individu que de l'appartement. Mais la propreté du véhicule ne cherche-t-elle pas également, lorsque son utilisateur est en vacances, à marquer une présence ou légitimer un acte d'appropriation sur un espace que l'on n'est pas supposé s'accaparer ? N'a-t-elle pas vocation à montrer au policier susceptible de verbaliser la voiture, interdite de stationnement plus de deux jours d'affilée sur la voie publique, ou à

l'habitant réprouvant l'insuffisance de places pour se garer, ou encore au voleur que la voiture immobilisée n'est pas en situation d'abandon ?

Par ailleurs, l'espace intérieur inscrit à l'extérieur peut être, selon Florence Weber (2001) une qualité recherchée par l'homme au sein même de l'espace d'habitation. Elle souligne, chez les ouvriers qu'elle étudie, le sentiment exprimé par l'homme de se sentir étouffé. L'homme, bouclé à l'intérieur de l'usine avec un « patron » sur le dos, le rythme infernal des cadences à suivre peu propice aux pauses, un manque d'air oppressant, peut craindre également ce même sentiment d'enfermement dans l'appartement. Selon Florence Weber, l'ouvrier, lors des congés maladies, attend avec impatience les sorties autorisées par la Sécurité sociale. Le chômage accroît, selon la littérature sur les banlieues (Villechaise, 1998, Lautier, 2000) ce sentiment de claustrophobie.

Nous ne pouvons dire si les deux mécaniciens rencontrés sur le parking, alors qu'ils sont en congé longue maladie, sont confrontés à cette impression d'enfermement. Il n'en demeure pas moins que les mécaniciens interrogés apprécient le fait de pouvoir travailler au pied de leur logement, dans un espace qui lui est extérieur. Et si certains parmi les mécaniciens interrogés cité Degas à Aulnay – le carrossier turc et Monsieur Li – souhaiteraient que les parkings souterrains soient réhabilités, c'est avant tout pour pouvoir trouver un abri et être à même de continuer à travailler en cas d'intempéries. Une pièce pour changer de vêtements ou ranger les outils pourrait, si l'activité n'était pas interdite par le règlement, faire partie de leurs revendications, la femme, insiste le carrossier turc, n'appréciant pas particulièrement les vêtements sales dans l'appartement. A Créteil, le parking sous l'école Charles-Péguy qui concentre une bonne partie des bricoleurs, permet, notamment l'hiver, de nettoyer ou de bricoler au chaud, à l'intérieur ou devant un box. Mais l'été ou lorsque le temps est clément, l'activité déborde dehors. L'homme, mais aussi la tâche à laquelle il s'attelle ont besoin d'air. L'entretien de la voiture nécessite pour être bien faite la lumière du jour. Monsieur Olga, par exemple, commence à laver sa voiture à grande eau en sous-sol. Il l'astiquera ensuite dehors de manière plus minutieuse, à l'aide de peau de phoque et autres produits, destinés à ne pas rayer la peinture.

2.2.2 Une parcelle de liberté pour l'individu, un point d'ancrage pour la famille

Si le parking est investi aux fins notamment de s'extirper de la trop forte prégnance de la famille, cette dernière, selon de Singly (2000), n'est pas pour autant reniée. Le parking, en d'autres termes, de par son extériorité et l'activité que l'on peut être amené à y faire et parce qu'il autorise l'autonomie de l'individu, n'est pas sans ancrer en retour ce dernier dans son univers familial.

L'activité exercée autour de la voiture, en premier lieu, n'est nullement indépendante de ce qui se passe dans le logement. Dans nos deux sites d'études, en l'occurrence, elle suit le rythme familial. La voiture lavée sur le parking par l'homme soucieux de s'occuper de sa voiture ou de s'isoler, l'est en fait, si l'on interroge le bricoleur sur son emploi du temps, très souvent avant le rituel que sont les courses hebdomadaires au centre commercial que l'on effectue en famille, généralement le samedi, et que la voiture permet. Les courses, selon Laurence Buffet (2002), sont vécues dans les quartiers HLM comme l'un des grands moments de réconciliation de la famille. La fille prend plaisir à accompagner la mère, les courses lui conférant le privilège de se retrouver avec elle sans la présence des autres frères et sœurs, le père est emmené par les femmes de la famille pour acheter le *jean* afin de régler la facture. Sur nos sites, nous l'avons dit, Gabriel nettoie la voiture le vendredi soir par « *respect pour la mère* » qu'il emmènera le samedi au centre commercial Parinor. Un Sri Lankais, interrogé alors qu'il lave son véhicule, nous dit se préparer à aller au temple. Celui-ci nous explique se livrer à une telle activité une fois par semaine, le jour de cet autre rituel familial qu'est la sortie au temple.

Vincent, interviewé sur le parking de la bibliothèque Jupiter à Aulnay alors qu'il s'affaire sur sa voiture, attend sa femme, venue rendre visite à sa famille. Le jeune homme, qui l'accompagne une fois par semaine voir ses parents – le couple habite le 92 –, l'attend le plus souvent dehors. L'obligation de rendre visite à une famille qui n'est pas la sienne, Vincent l'occupe une heure durant sur le parking. Mais cela ne veut pas dire qu'il se démarque totalement de sa belle-famille. Le jour où nous le rencontrons, il y est très vite rejoint par un cousin de sa femme, venu demander son aide pour poser des baffles dans sa propre voiture. Le bricolage, selon Sansot (1991), est une activité très souvent solitaire. L'homme qui travaille seul peut néanmoins être épaulé à un moment ou un autre par des beaux-frères ou beaux-pères. En cela, écrit Sansot, le bricolage « *permet de sceller une alliance qui dépasse*

l'ordre des conventions et qui rapproche des liens de consanguinités » (p. 62). Monsieur Rodolf qui, nous l'avons dit, profite des visites qu'il fait à sa fille pour laver sa voiture dans son pavillon ou pour effectuer de petites réparations, bénéficie de la compagnie et des compétences de son gendre, passionné autant de motos et voitures que de mécanique.

En second lieu, comme l'estime Florence Weber (2001), étudiant les activités extra-professionnelles dans leur diversité – bricolage, travail d'artisan dans le bâtiment plus ou moins déclaré, activités agricoles tel que l'exploitation de petits lopins de terre – on n'exerce pas un travail à côté de son emploi officiel sans un projet familial, fut-il mince. Les hommes, selon cette sociologue, dépourvus de maison au sens de maisonnée, de famille autour d'un foyer, sont plus souvent piliers de cafés que bricoleurs. De plus, une partie des revenus du travail réalisé en plus de l'emploi officiel est souvent employée pour l'achat d'un pavillon. Ses observations se vérifient dans une certaine mesure sur nos deux sites d'études où les gains de la mécanique serviraient – argument donné pour cacher la teneur d'une activité ou réalité – à la famille.

En l'occurrence, le carrossier turc met en avant le fait que son seul salaire ne lui permet pas de nourrir sa très grande famille. Monsieur Abdelrami, vendeur en estafette de boissons et sandwiches sur le marché d'Aulnay, s'active les autres jours de la semaine sur le parking de la cité La Brise afin de pouvoir acheter un minibus, ce qu'il fait, nous l'avons dit, tous les deux ans avant de partir en vacances. Cet homme nous explique sa présence particulièrement assidue l'été où nous l'interrogeons par son souci de devoir sortir les enfants de la cité. Il craint, en effet, leur errance pendant l'été, été que l'on a pu qualifié dans les années 90 de « chaud » tant celui-ci force plus d'un à l'errance et au risque accru d'emballement de cités. Le désir d'éloigner les enfants des dangers de la cité – jeunes turbulents mais aussi policiers et institutions, dira une femme malienne interrogée sur France Culture à l'occasion d'une émission consacrée à ce sujet –, n'est pas propre à cette homme. La crainte de la délinquance susceptible de toucher leurs enfants et le souhait de les soustraire aux dispositifs de punition conduisent nombre de familles immigrées à envoyer l'adolescent un peu récalcitrant vivre pendant un ou deux ans dans le pays d'origine. Les vacances, en somme, participent de ces dispositifs de prévention de la délinquance auxquels ont recours les acteurs sociaux ou les parents. Mais les vacances coûtent cher et peuvent nécessiter le recours à des aides publiques ou, si l'on prend le cas de Monsieur Adelrami, à un travail redoublé, ne serait-ce que pour acheter le véhicule les y menant.

Pour certaines personnes interrogées, le bricolage, lorsqu'il est exercé sans autre profit que celui de donner belle allure à une voiture, coûte cher et reste, par ce faire, peu compatible avec un projet de famille. La mécanique, selon le gardien de La Lutèce à Créteil, est une passion de jeunesse, à laquelle celui-ci dit avoir renoncé : aujourd'hui qu'il est marié et père de deux enfants, le temps est réservé en priorité à la famille. L'argent, dépensé hier pour l'achat de pièces pour la voiture, est aujourd'hui économisé afin de mener à bien le projet familial d'acquisition d'un pavillon.

2.3 Un peu comme dans le pavillon : le grand ensemble « résidentialisé » par les acteurs de la réhabilitation, « pavillonné » par ses usagers

2.3.1 Le parking parcelle de l'appartement : plus qu'un lieu pour l'identification de soi, un lieu qui permet l'individualisation de son logement

Mais le parking ne contribue-t-il pas, en quelque sorte, à conférer certaines des qualités attribuées au pavillon à l'espace d'habitation HLM ? Cet espace que les opérations dites aujourd'hui de « résidentialisation » s'attachent à réhabiliter sur le modèle de cet autre forme d'habitat de classes moyennes, en privatisant les abords, mais d'une toute autre façon, jugée en tous cas incompatible avec le travail de la mécanique ou du bricolage qui s'y fait actuellement. Ne parvient-il pas à transformer d'une certaine manière la barre HLM en cette forme d'habitat dite habitat intermédiaire que les architectes ont tenté d'imaginer aux fins de faire entrer dans l'immeuble collectif les avantages du pavillon, par l'adjonction, notamment, de terrasses conçues comme autant de jardins privatisés ? Ainsi ce que le parking, lui, permet d'introduire au pied de la barre d'habitation HLM n'est-ce pas ce que l'on présente habituellement comme étant l'un des principaux atouts du pavillon ?

L'attrait exprimé pour l'habitat individuel tient, comme le révèlent tout à la fois les études sur l'habitat individuel et nos entretiens, justement à sa parcelle extérieure (Aggoun, 2001 ; Lefeuvre, 1993). Une récente enquête du CREDOC le confirme encore (Djefal, Eugène,

2004). Plus que la maison elle-même, c'est le cadre de vie qui est avant tout recherché[61]. « *Chacun souhaite posséder sa parcelle de terrain. A la question "Pour vous quels sont les éléments les plus importants dans un logement", les personnes interrogées ont répondu en premier lieu le fait qu'il y ait un jardin (58 % des répondants)* ». Le rapprochement escompté avec la nature par son biais, toujours selon le CREDOC, serait une manifestation d'un cocooning qui est aussi une recherche de sécurité. Rappelons avec Catherine Bonvalet et Denise Arbonville (1999) que si les grands ensembles, dans les années 60, ont permis aux Français d'accéder au confort, la construction de maisons individuelles dans les décennies suivantes les ont fait bénéficier de plus d'espace. Ce supplément d'espace ne peut-il être trouvé en lieu et place du parking, au pied du grand ensemble, dont l'un des principaux défauts, comme il est dit habituellement, tiendrait au trop grand dimensionnement de ses espaces collectifs ?

« *Il n'y qu'ici, que je peux faire de la mécanique. Là, c'est pas comme à Paris, j'ai de la place* », nous dit Bilal, le réparateur de voitures de luxe, doté d'un pied à terre à Paris (le studio d'un cousin prêté occasionnellement par ce dernier). Le parking, que l'on tend à investir comme une pièce extérieure de l'appartement, ne peut-il être considéré comme ce bout de parcelle d'autant plus rêvé que les membres de la famille aujourd'hui aspirent à un peu d'autonomie, sans pour autant souhaiter désinvestir l'intimité familiale qui demeure encore, selon de Singly (2000) un idéal ? Ne peut-il être considéré comme cette portion de liberté susceptible d'être décelé à l'extérieur d'un pavillon ?

Le détournement de l'espace parking aux fins du bricolage ou de la mécanique tend d'une certaine manière à montrer qu'à défaut d'avoir pu accéder à leur rêve – l'achat d'un pavillon – , les habitants se sont efforcés de trouver dans le grand ensemble ce qui, par-delà la promotion sociale et la stabilité escomptées avec l'accession à la propriété, relève de certaines de ses autres qualités.

L'absence d'adaptabilité du grand ensemble aux usages de ses habitants, imputée au déterminisme et à la rigidité d'une architecture par trop déconnectée de son environnement pour en permettre l'appropriation, pourrait être nuancée à la lumière du parking et de l'activité à laquelle on peut s'adonner au pied de son logement, lorsqu'on n'a pas pour soi-même une

[61] Selon l'étude du CREDOC, la maison individuelle représente le logement idéal pour 82 % des Français.

maison. Le parking, pourrait-on dire, accorde au locataire en immeuble HLM ce que la parcelle du pavillon est supposée concéder à son occupant, à savoir un point d'ancrage avec le sol, celui-là même que les expérimentations sur l'habitat intermédiaire aujourd'hui ressuscitées à Nancy, Bordeaux, Rennes, Toulouse, dans plusieurs opérations HLM – sous la forme de maisons resserrées et moins consommatrices d'espaces que les lotissements vendus par les promoteurs – tentent d'intégrer dans leur projet[62]. La maisonnée HLM s'y veut dotée, dans le sillage du pavillon, d'un escalier qui rattache au sol, d'un bout de verdure, d'une entrée personnalisée. Et puis le bricolage est, comme le dit Sansot (1991), en lui-même un acte d'appropriation, une fondation, dans la mesure, en premier lieu, où il permet à son auteur de manifester son inventivité. N'est-ce pas ce qu'autorise habituellement l'acquisition d'une maison que l'on cherchera à s'approprier en effaçant les traces du précédant occupant ou du concepteur lui-même, les uns en consolidant, ici, une clôture, les autres installant, là, un coin grillade ou une terrasse, d'autres encore en changeant changeant tapisseries et moquettes. L'acte d'appropriation rendu possible par le bricolage est de fait limité dans le logement HLM. Il engendre coûts et sacrifices nullement amortis par le fait qu'on y est simplement locataire. Mais ne peut-il trouver à s'exprimer en lieu et place de l'espace public, où est garée cette propriété qu'est la voiture ?

Monsieur Quiéri, nouvellement arrivé dans le quartier du Palais, a entrepris la réfection de son appartement pour une somme qu'il juge conséquente. Après un mois de travaux, celui-ci occupera son temps libre sur le parking en bricolant sa voiture, parce que, nous dira-t-il : « *Je ne peux pas tous les jours refaire les papiers peints de mon appartement.* ».

L'inachèvement de la tâche, selon Sansot (1991) est à la base même du plaisir du bricolage. Aussi, l'attirance dont ferait montre le monde populaire pour les travaux manuels, comme l'estime Florence Weber (2001) ne doit pas faire oublier la teneur des travaux manuels eux-mêmes. Car, si ces derniers sont prisés en cela qu'ils relèvent du domaine de l'utile et offrent la possibilité de pouvoir maîtriser l'exécution d'une tâche dans sa totalité, ils ne sont pas forcément inspirés par la logique d'un résultat immédiat. Le bricolage qui induit des sacrifices consentis, des vacances ou week-ends passés à travailler plutôt qu'à voyager, qui cherche à donner à une situation donnée un état différent de ce qu'elle était auparavant, ne donne pas

---

[62] « HLM. Cinq architectes réinventent le logement social », *Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment,* 27 mai 2005, pp. 68-72 ; *Voisins Voisines*, exposition des projets à la Cité de l'architecture et du patrimoine, Paris, juin-septembre 2005.

lieu forcément, selon Sansot, à un produit fini. « *Le bricoleur ne termine pas souvent l'œuvre commencée* : *parce qu'il a déjà résolument mentalement le problème et que son exécution lui paraît presque indigne de ses soins ; parce que déjà un autre chantier l'appelle et qu'il prend plaisir à considérer ce travail en devenir.* » (pp. 57-58). Monsieur Pardi a à son actif sept épaves de voitures en chantier. Il semble en prise au même syndrome, aux dires de son voisin de parking (Bilal) et du gardien quelque peu agacé par ces sept voitures-épaves stationnées depuis six mois sur le parking Jupiter. « *Il ne cesse d'acheter des voitures*, s'exclame le gardien, *alors qu'il n'a même pas fini de réparer ses voitures stationnées sur le parking.* » Mais le travail toujours à recommencer au pied de la barre HLM, ne s'offre-t-il pas comme un moyen de s'approprier l'espace par trop fini et déterminé qu'est le grand ensemble ? De plus, comme l'estime, à Aulnay, encore Vincent : « *Sur le parking*, *il y a toujours des choses à faire : une voiture ça occupe toujours* ».

L'attachement à la maison individuelle, si elle tient pour beaucoup à la parcelle, a en réalité beaucoup à voir avec ce que l'on peut y faire dedans. Dezes Haumont et Raymond (2001) dans leur ouvrage (*Les pavillonnaires)* le mettaient en avant. La plupart des extraits d'entretiens rapportés plus récemment le donnent encore à voir. Bernard, un ouvrier interrogé par Cécile Vignal (2003) dans sa thèse, par exemple, l'exprime clairement. « *Acheter ? Ben, c'est parce qu'on est bien chez soi. Bon et puis l'appartement, on fait pas ce qu'on veut… on n'a pas de terrain, on n'a pas de dépendance, on n'a pas tout ça… Quoique ici on a trimé, dans la maison et on trimera encore, hein !* » (p. 179). Le désir de propriété, en dehors de la valeur de transmission et de sécurité qui lui sont aussi assortis, serait fortement associé à l'effort – effort financier, effort familial, effort d'un travail accompli, selon Cécile Vignal. A moins que cela ne soit parce que la parcelle de la propriété où l'individu bricole lui permette de faire œuvre ; l'œuvre donc dans le sens qu'en donne Hannah Arendt – autorise la réalisation de soi dans l'objet travaillé – la voiture, la mécanique – mais aussi, ajoutons nous, dans son sillage, le logement. L'objet travaillé en bref est non seulement la voiture mais le logement.

Quoiqu'il en soit la liberté, selon Rancière (1976) qui scrute la parole ouvrière chez les typographes fortement impliqués dans les luttes ouvrières du 19^{e} siècle, passe par la propriété. Ce que ces derniers réclament et célèbrent, à savoir l'ordre, la propriété, le travail, la famille, sont autant de valeurs semblant insufflées par l'idéologie dominante et peuvent paraître, pour le regard policier épluchant les tracts et statuts d'association, bien rassurantes. Mais, par-delà

l'ordre – qui signifie, selon Rancière, « *la fin de l'exploitation* » – la propriété renvoie « *à la jouissance par les travailleurs du fruit de leur travail, la famille, la fin de l'héritage et de l'égoïsme de la cellule bourgeoise.* » (1976, p. 17*)*. En bref, la propriété aurait du sens, dans le milieu ouvrier, parce qu'elle s'acquiert à la sueur du front.

2.3.2 La voiture , une propriété personnalisée ou non

L'analogie voiture-maison est connue. Les concessionnaires et vendeurs, selon Manu, ancien vendeur dans un magasin de voiture aujourd'hui employé comme voiturier dans un parking parisien, s'en serviraient pour promouvoir leurs voitures. « *Vous la présentez et la faites visiter comme si c'était une maison. C'est ce qu'on nous disait toujours dans la formation que j'ai faite pour pouvoir travailler comme vendeur de voitures.* »

Lors de son arrivée dans le quartier, Monsieur Quiéri fut étonné du nombre important de belles et chères voitures. Selon lui, les habitants, lorsqu'ils ne réussissent pas à acquérir une maison, investissent dans la voiture. Et de fait, si les voitures sont dans les deux quartiers étudiés le plus souvent vieilles ou plutôt sobres, BMW et plus gros gabarits ne sont pas pour autant des données rares. Achetées souvent d'occasion – comme la 4/4 de Monsieur Quiéri –, elles peuvent aussi être de modèle récent. De fait, si le pavillon, comme l'estime Leger (2002), s'avère d'autant plus plébiscité que le système bancaire et l'industrie pavillonnaire se sont unis pour satisfaire le désir des Français, rappelons que le crédit proposé par les constructeurs automobiles permet à ceux qui n'en ont pas forcément les moyens d'acquérir de plus beaux modèles. « *C'est possible*, nous dit, à Aulnay, le gardien de la cité Emmaüs, *d'acheter une voiture neuve, sans pour autant qu'elle soit volée. Il y a les organismes de crédit. On peut acheter beaucoup de choses par crédit. D'ailleurs, ma femme m'a dit, c'est pas trop la peine d'économiser, quand tu aura l' argent, il y en aura de nouvelles et de plus belle, alors autant profiter. J'ai un ami qui a une Toyota, un 4/4. Il a pas tant d'argent que cela, et il est honnête. Ici, parfois, les gens vivent mieux à l'extérieur qu'à l'intérieur. Certains peuvent avoir de belles voitures alors que chez eux c'est plutôt pauvre ; une table, quatre chaises, la table un peu bancale, alors que la voiture est du dernier cri.* »

L'appartement des Rachelle est aménagé dans un soucis d'économie, mais le manque d'argent très souvent invoqué par Madame n'empêche évidemment pas une certaine recherche dans la décoration. Les grandes amphores chinées à la campagne et posées à même le sol de la cuisine, la roue de charrette, aujourd'hui accrochée au mur et achetée en raison de son faible prix dans l'idée d'en faire un mini-bar, sont là pour le montrer. La vie peut aussi se déployer à l'extérieur d'un appartement pas toujours à même de satisfaire le désir d'autonomie de ses membres. Les désirs que l'on ne trouve pas à satisfaire à l'intérieur de l'appartement, notamment le désir d'autonomie de ses occupants, peuvent alors se porter à l'extérieur. Madame Rachelle a fait de son balcon – aménagé en jardin tout aussi décoré que son intérieur – son espace à elle, tandis que le mari, lui, a profité de l'héritage de son père pour s'acheter, à l'âge de 50 ans, sa première voiture – une neuve – alors qu'il a le passé le permis à 18 ans à l'armée. Elle lui permet, alors qu'il n'a pas pris de vacances depuis quatre ans, de partir en week-end tous les trois mois, seul ou en compagnie d'un ou deux enfants. L'héritage qui, en somme, demeure, selon Groux et Levy (1994), l'élément décisif de l'accès à la propriété populaire, peut servir, à défaut d'une maison, à l'achat de la voiture, (cette propriété non partagée par le couple des Rachelles), mais qui permet quelques échappées.

A Créteil, les propriétaires auraient, selon le gardien d'une copropriété, de moins belles voitures que les locataires en HLM. « *Ici les propriétaires, quand ils ont payé les charges, ils n'ont finalement plus trop d'argent pour la voiture. Dans l'immeuble, il y a des gens aisés, mais la majorité sont plutôt assez justes. Dans les HLM, ils ont des loyers pas très chers, alors, c'est vrai, à 6 heures du matin, on en voit partir avec des BM.* »

Celui, en tous cas, qui, faute de moyens, n'a pu investir dans le véhicule de son rêve peut opter pour un autre mode de présentation de soi. " *Moi, j'aime bien la voiture, j'aime bien la voiture bien entretenue, mais il y a la possibilité d'aimer et il y a la possibilité d'avoir,* nous dit cet homme qui passe son temps à astiquer sa vieille *Volkswagen Passat*." La voiture, à défaut d'être encore cotée par l'Argus, est souvent personnalisée : La gardienne nous explique à propos de l'ancien 4/4 de son mari, qu'il y " *avait mis tout son cœur.* " Son 4/4 était ornementé à la manière de la maison du Facteur Cheval ou de celle Picassiette, de façon savante et originale manière : " *Il avait fait un truc devant avec des tuyaux de chauffage. Il avait fait ça avec son grand-père qui est un ancien cheminot*", précise sa femme. De son 4/4

redessiné selon son propre entendement, Monsieur Lejuste, dira lui-même " : *Je suis sûr au moins de ne pas retrouver le même sur le parking du coin.* " Norbert, lui, a troqué les enjoliveurs de sa toute nouvelle voiture contre d'autres un peu plus raffinés, qu'il aurait acheté à un collègue de travail. Se fournir auprès d'un de la résidence présente le risque, nous donne-t-il, comme raison, de revoir les mêmes sur la voiture d'un voisin.

Ainsi, la propriété voiture ou la surface de parking ne contribuent-elles pas à parcelliser l'espace libre et ouvert du grand ensemble, jugé par trop public ? Afin d'en permettre l'appropriation, les actions engagées pour sa réhabilitation s'efforcent de le densifier par la construction de nouveaux édifices, de le découper au moyen de rues destinées à matérialiser la limite d'un domaine privé bien identifié. Introduire du parcellaire dans une forme urbanistique héritée d'une époque réfutant toute marque de propriété, a toujours été l'ambition des acteurs de sa réhabilitation. La « résidentialisation » qui cherche, aujourd'hui, à morceler l'énormité du grand ensemble en petites unités résidentielles, se veut également engagée à cette fin. Mais le découpage escompté ne trouve-t-il pas sa limite dans le fait qu'il se réduit pour beaucoup à une action formelle ? Le grand ensemble, quelque soit la nature du fractionnement envisagé en son sein – simple percement de rue hier, résidentialisation aujourd'hui – n'en demeure pas moins toujours la propriété du bailleur ou de la puissance publique, alors que le parking, vécu comme le prolongement du logement, semble, lui, parvenir à instiller une parcelle d'identité privée dans un espace accusé d'être trop public pour permettre son appropriation.

2.3.3 Une forme d'habitat toujours aussi rêvée, le pavillon ?

Et puis l'aspiration à la propriété doit-elle se lire aujourd'hui de la même manière qu'à l'époque de la construction des grands ensembles, dans une France qui était alors très rurale ? Le désir de posséder une maison se rencontre plus particulièrement chez les habitants qui auparavant logeaient dans une maison (Levi-Strauss, 1987 ; Bachelard, 1957). Or, les habitants qui, lors du surgissement des cités HLM supposées les loger, étaient fraîchement venus de leur campagne, sont, les décennies et générations passant, pour une bonne part d'entre eux devenus des urbains, on l'oublie souvent. Plusieurs personnes interrogées – notamment Monsieur Quiéri, Madame Jacky, Madame Dali, les gardiens de La Lutèce – apprécient aujourd'hui le bénéfice de vivre non pas isolés mais aux côtés de nombre d'autres

habitants. Ainsi, la volonté de ne pas être associé à son voisin de résidence HLM ne sous-tend pas forcément que l'on souhaite son absence. De par leur densité de population, les grands ensembles présentent les caractéristiques, voire peut-être les vertus de la ville peuplée d'inconnus dont ils constituent en outre l'un des quartiers. Madame Cordé, par exemple, n'irait, en aucun cas, s'enfermer loin des autres dans un pavillon, tant la crainte de se sentir isolée la tenaille. Madame Jacky nous dit, pour expliquer son amour de la ville, accoler sa table de repassage contre la très large baie vitrée du salon. Le spectacle qui s'offre à elle, le nez collé contre la fenêtre, lui rappelle le programme de télévision « *Bonne nuit les petits* » avec ses mille fenêtres qui brillent la nuit, en même temps que le plaisir de résider au cœur de la ville, c'est-à-dire au milieu de tant de gens, sans pour autant avoir à craindre la proximité de ses voisins, cachés à quelques balcons de là derrière leurs coques de béton.

Nombre de personnes interrogées qui ont toujours vécu en appartement, continuent à apprécier ce mode de logement. Monsieur Quiéri – 30 ans, trois enfants, aujourd'hui désireux de s'installer à La Lutèce – résidait auparavant dans un immeuble collectif, dans un autre quartier de Créteil. Madame Cordé, âgée de 74 ans, n'a connu depuis son mariage que des appartements : le minuscule deux pièces à Paris que le jeune ménage a quitté pour des appartements plus spacieux à Toulouse, deux appartements, puis l'appartement dans le quartier du Palais où elle habite depuis les années 80 à la suite de son divorce et où elle s'attache aujourd'hui à trouver un logement pour sa plus jeune sa sœur. Madame et Monsieur Dali – la trentaine tous deux -deux enfants – ont vécu leur jeunesse dans la cité HLM des Sablières à Créteil. Madame Dali regrette la chaleur de son ancien quartier. Aussi envisage-t-elle de quitter un jour le quartier du Palais dont elle n'apprécie guère le commérage, pour acheter un appartement dans un autre quartier de Créteil. L'appartement rêvé devrait se situer au dernier étage, c'est-à-dire sans voisins dessus, aux fins d'y trouver un semblant de liberté : la possibilité de faire du bruit, de s'étendre sur le palier. Cet appartement situé au dernier étage, le mari et la femme interrogés séparément, l'associent au pavillon. Au huitième étage de l'immeuble, on a l'impression d'être un peu plus isolé. Madame Papi, propriétaire à Créteil depuis la construction de son immeuble, a acheté son appartement sur plan. Après avoir hésité avec un autre logement à Créteil dans une Pyramide d'Andrault et Parrat – exemple d'expérience d'habitat intermédiaire construit dans les années 70 – celle-ci a porté son choix sur celui du quartier du Palais parce qu'il était au dernier étage. Ce qu'elle recherchait en somme, c'était, nous explique-t-elle, d'être au plus près du « bleu » du ciel, ce qui ne l'empêche pas de travailler la terre sur son balcon rempli de plantes vertes, à l'instar de celui

de Madame Rachelle qui a transformé le sien à l'image du jardin qu'elle aurait eu, orné de vasques et statuettes, dans un pavillon. Tout en se contentant de vivre en appartement, ces personnes semblent rechercher l'aspect « pavillon » du logement collectif, c'est-à-dire l'isolement par rapport au voisin et au bruit, ou la possibilité d'effectuer des travaux extérieurs tel le jardinage…

Certains, du reste, à défaut de parler au voisin, peuvent toujours trouver chaleur et convivialité dans le logement de la barre d'en face. Les allers et retours que les enfants devenus adultes font entre l'appartement des parents et leur propre logement, situé dans la même cité, rappellent, nous l'avons vu à plusieurs reprises à Créteil et à Aulnay, que la décohabitation peut être souhaitée dans le lieu même où l'on vécut petit et où l'on a encore famille et amis. L'étude du CREDOC (Djefal, Eugène, 2004) sur la maison individuelle montre que la localisation géographique constitue, après le jardin, le deuxième critère avancé par la population du logement idéal. Cette localisation serait fonction des opportunités d'emplois et de la proximité du reste de la famille. Plusieurs parmi les habitants interrogés – les gardiens de La Lutèce, Monsieur Quiéri – souhaitent, du reste, vouloir disposer d'une maison à l'écart de la ville pour un temps finalement circonscrit aux week-ends. Ils envisagent de l'occuper pleinement le temps seulement de la retraite venue. Ceci, justement, parce que le travail est à la ville, mais aussi parce que le plaisir que l'on peut avoir de vivre en ville, même si l'on ne peut accéder à toutes ses potentialités, n'est pas forcément contraire au désir de trouver un peu d'air libre sur ses marges semi-campagnardes, désir qui semble d'autant plus apprécié qu'on le vit par échappées.

2.4 Un espace privé vécu sur le mode public

2.4.1 Une présence que l'on cherche à atténuer

Le parking, aussi privé soit-il, s'inscrit dans un espace public à priori hostile à son accaparement par un individu ou un groupe. L'activité de la mécanique, en outre, interdite par le règlement (de copropriété ou de voie publique), et proscrite par la loi lorsqu'elle donne matière à commerce informel, se fait dans la plus grande illégalité. Aussi, le parking approprié

obéit-il à des usages de manière à asseoir la légitimé de ses occupants. On le verra à la lumière, ici à nouveau rapportées de nos observations, les mécaniciens et bricoleurs répondent à des régles à priori contradictoires – puisque l'activité est tout à la fois cachée et montrée-mais, qui ne le sont pas, puisqu'elles constituent les deux pôles du même principe de visibilité qui régit le mode de présence sur la place publique.

L'homme bricoleur cherche tout d'abord, principe de base pour tenter de se faire accepter, à amoindrir l'impact de son activité en se jouant de la topographie des lieux. Les parkings utilisés pour des travaux de grande mécanique sont éloignés des espaces d'habitation, et donc de leurs résidents pas forcément enclins à en apprécier les nuisances. Parmi celles-ci peuvent plus particulièrement être mentionnés le bruit et le désagrément suscité par la vue d'une voiture désossée ou de pièces étalées par terre et noires de cambouis. L'individu cherche également à se rendre plus discret en s'efforçant de ne pas entrer en concurrence avec ce qui manque cruellement et mobilise, nous l'avons vu, la plupart des habitants, à savoir les places de stationnement. La mécanique ou le bricolage effectués sur des lieux vacants ou sous-utilisés, au même titre que le rassemblement des jeunes sur les aires de stationnement désaffectées, ont vocation à ne pas s'octroyer les places de stationnement privilégiées par les habitants désireux de garer leur voiture au plus près de chez eux. Les mécaniciens de la cité Jupiter, lieu où s'exerce de la mécanique lourde, en l'occurrence, occupent la partie la plus excentrée du parking, celle où personne ne gare sa voiture, puisque, située derrière le refend d'un immeuble, elle ne s'avère visible d'aucune des fenêtres de la cité. « *On se met là, comme ça on ne dérange personne* », nous dit l'un d'eux. La triple rangée de parkings au pied de la résidence La Brise, occupée dans sa proximité immédiate par les voitures des résidents, l'est dans sa partie la plus éloignée qui d'ailleurs est désaffectée, par les bricoleurs. Travailler sur sa propre place de parking permet également de ne pas s'octroyer un emplacement susceptible de servir au stationnement d'une voiture autre que la sienne. Certains bricolent ainsi sous la fenêtre de leur logement, donc sur le lieu même où ils ont coutume de garer leur voiture, tandis que d'autres le font dans leur box.

Le directeur de l'antenne locale de La Lutèce, contrairement à son collègue des Logements Familiaux, fait montre d'une certaine tolérance à l'égard des mécaniciens. Il justifie leur forte présence dans la couronne de boxes qu'il a charge de gérer, en rappelant que « *le parking, c'est chez eux* ». Celui-ci tire, en quelque sorte, partie du statut ambigu et hybride du parking, à l'instar des mécaniciens, lesquels, faute de place, bricolent dans les faits moins à l'intérieur

qu'à l'extérieur de leurs boxes. Ces derniers, par trop étriqués, les amènent à déborder allégrement sur les allées et les parties communes. Car si le box, loué ou non avec le logement, appartient à l'individu, la couronne qui les rassemble appartient aux immeubles de deux bailleurs – La Lutèce et la SOGHIM– qui s'en partagent la propriété. L'activité tend en outre d'autant plus à s'épandre hors des limites du box que le bricoleur peut être amené à travailler avec un autre bricoleur. Monsieur Cami, par exemple, avait jusqu'il y a peu coutume de bricoler non pas dans son box, utilisé nous l'avons dit à des fins d'entrepose, mais dans celui de son ami, mécanicien à la retraite.

Parce que l'activité n'est pas véritablement tolérée dans le parc des copropriétés, Monsieur Demus, un peu plus caméléon, bricole, lui, à moitié dans sa couronne de boxes, à moitié dans son appartement. Son activité, la confection de cottes de maille, fait du bruit et nécessite de l'espace et le recours à de grands outils. « *Donc, j'ai besoin du garage pour préparer mes mailles, mes petits anneaux. Cette planche recouverte de clous plantés, ça me sert à faire la cotte de mailles. Je mets des anneaux tout le long et je mets d'autres anneaux dans l'autre sens pour faire ma cotte de mailles. Pour clouer et préparer tout ça, j'ai besoin du garage, ça fait du bruit et puis il y a du bois à scier. Je monte ici ensuite la cotte de maille quand les rouleaux sont prêts. Je la continue à la maison où je prépare mes anneaux ; quand j'ai suffisamment d'anneaux, j'attaque avec la planche.* » L'activité dédoublée utilise en quelque sorte deux espaces. Pour des raisons pratiques – on peut avoir besoin d'espaces et d'outils – mais aussi parce que l'activité mobilise un espace situé aux pieds des voisins, et dont, à priori, ce n'est pas l'usage.

Le parking fortement accaparé par l'homme n'en est pas moins un espace où la présence de l'individu reste éphémère. Les outils, nous l'avons dit, sont camouflés, lorsqu'ils ne sont pas rapatriés dans l'appartement, sous la voiture ou dans les « voitures-remise à outil». Certes, la mécanique génère salissures et rebus, et ce d'autant plus que le parking ne lui est pas dévolu. Les acteurs du GPU s'opposent à la mécanique, par-delà la nuisance visuelle qu'ils réprouvent, pour des impératifs écologiques. L'huile de vidange, estime le gardien de la cité Jupiter, n'est pas faite pour améliorer les problèmes d'étanchéité auxquels sont régulièrement confrontées les dalles de parking et les couronnes de boxes, et dont sempiternellement se plaignent les habitants. De fait, le béton confectionné durant les années 50-70 vieillit souvent mal, ses fers rouillent. Son entretien suscite études et recherches, notamment au sein d'un laboratoire rattaché au ministère de la Culture. Monsieur Quiéri s'excuse. « *En faisant ma*

vidange, j'ai beau avoir fait des efforts, il y a toujours un truc qui tombe. O.K., c'est vrai, j'aurais pu mettre un tapis. » Ce n'est que depuis peu qu'à Aulnay des points vidanges ont été installés dans le cadre du programme « Aulnay propreté ». Demeure le problème des pièces et rebus plus importants lesquels échouent parfois dans les « Points Environnements » mis en place par la municipalité pour recevoir les encombrants, alors qu'ils ne sont pas dévolus, comme nous dit une urbaniste du service de voirie, aux déchets de cette activité qui de plus est illicite. À Créteil, ce qui d'une manière générale est considéré comme toxique – les batteries, pots de peinture – mais aussi les pneus, en bref, résume un gardien, tout ce qui tourne autour de la voiture, n'est pas pris en charge par le service affecté au ramassage des encombrants. Aussi, les déchets de la mécanique sont-ils entassés par les bricoleurs à l'entrée du parking aménagé sous l'école ou, comme le remarque la propriétaire dans la lettre adressée à la mairie mentionnée dans le chapitre précédent, dans la benne à encombrants, mais dont l'enlèvement, faute d'être effectué par le service supposé s'en occuper, revient au gardien, chargé de l'entretien des parkings. Une collaboration s'établit entre les gardiens et certains bricoleurs plus dévoués que d'autres ou plus particulièrement attachés à la pérennité de leur activité pour éviter ce type de désagréments. À la cité Jupiter, Bilal troque son emplacement sur « l'espace public parking » contre le coup de main qu'il donne au gardien. Il l'aide à déblayer le parking des déchets de voiture laissés en suspens par d'autres. Sa voiture tout terrain lui permet d'évacuer les plus gros morceaux.

La volonté de ne pas trop s'emparer d'un parking qui n'est pas sien – ne serait-ce parce qu'on aimerait pouvoir continuer à y travailler ou à y rester – se retrouve aussi chez les jeunes. Chez les copropriétaires des Choux dont la couronne de boxes, en partie inutilisée, est squattée par les jeunes, on s'inquiète, au vu des meubles qu'ils y auraient apportés, de les voir véritablement installés. La perspective rapportée à un jeune interviewé, l'offusque véritablement. « *Ce sont des calomnies, je ne vais pas aménager quand c'est pas chez moi. C'est un de nos potes, un plus vieux qui n'habite pas la cité qui l'a pris dans les encombrants et l'a mis dans le box. Depuis, il ne l'a pas repris.* » Ce respect ainsi mis en avant, même à cet âge, de la propriété d'un autrui qui, de sa fenêtre au-dessus du parking du reste tous les jours les surveille, nous paraît crédible. D'ailleurs, l'espace squatté par les jeunes l'est évidemment d'autant plus qu'il accueille la voiture, auprès de laquelle on se sent autorisé à rester, car elle est un bien privé. La voiture, propriété de l'un des jeunes, endosse dans l'espace public le rôle que Barthes (1957) confère à la cheminée dans la maison. Utilisée à l'instar de cette dernière comme un accoudoir, elle offre la condition d'un maintien pour l'individu qui, par-delà la

crânerie, se sent habilité à demeurer dans l'espace public, meublé par un bien qui est sien.

2.4.2 La mise en visibilité de la valeur travail

En même temps qu'il cherche à se rendre plus discret, l'individu bricoleur tend, par un mouvement contraire, à asseoir sa légitimité en mettant en avant ce que l'activité peut déceler de plus noble, le travail.

Les mécaniciens et bricoleurs, en premier lieu, s'efforcent de négocier leur présence en faisant en sorte que leur occupation ne soit pas associée à celle des jeunes, car la réputation de ces derniers nuirait à leurs activités. La claire distinction des usages qui prévaut sur les parkings y contribue. L'affectation des parkings obéit aux principes « fonctionnalistes » qui régissent habituellement les espaces. En l'occurrence, le parking des mécanos n'est pas celui des jeunes, associés à l'errance, et dont l'homme adulte souhaite se démarquer, même si, à Créteil comme à Aulnay, nous y reviendrons, des interactions existent entre les deux espaces : des jeunes, de temps à autres présents sur le parking des mécaniciens, y sont acceptés dès lors qu'eux-mêmes s'adonnent au bricolage de l'auto. Le parking des bricoleurs où l'on travaille et tente ainsi de s'opposer à celui des jeunes, simplement squatté, n'est pas sans contraindre les mécaniciens à une certaine mobilité. Car si le parking répond à une fonction précise, la durée de son occupation peut varier. La réhabilitation se traduit, le plus souvent, par l'expulsion des jeunes de leur parking, contraints de se replier sur un autre parking.
A Aulnay, le parking auparavant squatté par les jeunes leur est depuis peu interdit, car après les travaux de rénovation il a été rétrocédé à ses principaux usagers, le public et le personnel de la bibliothèque municipale. A Créteil, les jeunes, refoulés par la réhabilitation du parking qu'ils avaient investi près du centre commercial, se retrouvent aujourd'hui dans la double couronne de boxes des copropriétés, à proximité du parking occupé par les bricoleurs à la belle saison. Aussi ces derniers ont-ils déplacé leur terrain d'action un peu plus loin. *« Nous, ça nous plaisait pas, qu'ils soient là les jeunes, tout près,* dit monsieur Olga*. Je me suis dis, bon, c'est pas la peine qu'on reste là. Ils étaient là-devant. On les appelle les dealers ; ils étaient là, attroupés devant. Ils se réunissaient souvent. Ils étaient toujours là. Nous, on nettoyait, on restait là. Alors bon je me suis dit, bon, on reste pas là. On s'est dit nous ne sommes pas des gamins, nous ne sommes pas des petits tueurs. Donc, c'est pas la peine de*

rester là. » Il est vrai que le quartier du Palais a défrayé la chronique à la fin des années 90 avec l'arrestation par la police de quelques trafiquants de shit. La mort d'un jeune résident à la suite d'un règlement de compte avec un jeune d'une autre cité, est dans la tête de tous. Mais le regard porté sur les jeunes varie selon les gens. Ils peuvent être accusés de trafics ou plus simplement de turbulence. Il est très fréquent que la même personne s'embrouille dans ses représentations qui touchent toute assemblée de jeunes. Tel Monsieur Olga – il est loin d'être le seul – à qui nous demandons ce qu'il entend par dealer. « *Des dealers, enfin des voyous, des gens qui ne travaillent pas, qui se rassemblent, je ne sais pas, mais c'est pareil, quand il y a deux, trois rassemblés quelque part, bon, ça peut passer mais quand ils sont une dizaine, ça dégénère facilement*. » Les jeunes, selon Madame Demus, sans emplois et omniprésents, seraient versés dans le trafic de drogue, ce qui n'empêche pas celle-ci de serrer régulièrement la main de ceux, établis dans la double couronne des copropriétés, qu'elle critique par ailleurs.

Le parking, déterminé par des usages spécifiés, ressort comme un espace peut-être moins flou que fluctuant. L'homme qui l'accapare, dans les faits, est un être très mobile. Les jeunes y stagnent tout en ne tenant pas en place. Ils contribuent, après leur expulsion du parking qu'ils avaient pris l'habitude d'occuper et en se rapprochant du parking des bricoleurs, à chasser ces derniers de leur propre parking. L'homme, finalement, qu'il soit jeune ou adulte, tend par sa propension à la mobilité à amoindrir l'impact de sa présence sur le parking.

Fluctuant dans le temps et l'espace, la pratique de la mécanique a pour particularité, nous l'avons dit, d'être voyante. De fait, le travail mené autour de la voiture se cache autant qu'il se montre, ne serait-ce qu'au travers des bricoleurs et mécaniciens eux-mêmes, lesquels semblent porter leur identité sur le dos. Nombreux sont en effet ceux à revêtir la blouse Renault ou Citroën, le bleu de travail, à la place du vieil habit que l'on utilise plutôt le dimanche pour faire reluire la voiture, et qui, selon Sempirini (1994), relève de l'univers privé de la maison. L'habit étiquette l'homme, en somme. Révélateur d'une pratique qui se fait au noir, le bleu de travail fait cependant un peu professionnel. Plus que l'illicite que l'on ne s'emploie pas à cacher, il tendrait dans une certaine mesure à révéler la maîtrise d'un savoir-faire autant que l'affiliation à la catégorie « travailleur », voire au métier, qui ressortent, eux, du domaine public et sont aujourd'hui plus rares dans les quartiers. Le bleu de travail, habit de l'homme employé chez Renault, ne participe-t-il pas de la gestion des apparences qui prévaut dans l'espace public ? Car, dans l'espace public, comme l'écrivent

Quéré et Brezger (1992) « *…nous saisissons non pas l'individualité d'un être, d'un événement ou d'une action mais l'affiliation à une catégorie ; nous les percevons comme membre d'une catégorie ou d'un type déterminé* ». L'individu, dans les deux sites étudiés, ne cherche-t-il pas, finalement, à se faire accepter, en cachant justement son individualité sous le vêtement chasuble, symbole du métier, dans un espace qui, bien qu'accaparé par les activités du privé, n'en est pas moins public ?

Dans l'îlot Jeanne-d'Arc, quartier parisien étudié dans les années 60 par Henri Coing (1966), un ouvrier pouvait sortir en bleu de travail (bien propre et bien repassé) sans avoir honte d'être ouvrier. Les modes de vie au sein de ce quartier, décrit par Coing comme une véritable « communauté », sont toujours justifiés ou critiqués en faisant référence au statut social partagé par tous : la condition ouvrière. En matière d'habillement, dans l'îlot Jeanne-d'Arc, c'est la simplicité qui prédomine, l'homme ne sort pas cravaté comme dans le 16^{e} arrondissement. Dans le grand ensemble aujourd'hui, le bleu de travail, par-delà ses qualités pratiques, rappelle une condition en voie de déperdition, laborieuse, et qui fait, pour celui l'arborant, un signe de distinction. Dans le quartier des 3000 à Aulnay, ceux qui travaillent autour de l'automobile sont, du reste, reconnus un peu pour ce qu'ils font. Les habitants, à force de les voir sur la scène publique, ont fini par leur donner un statut, tout au moins dans les mots. Tout le monde, aux 3000, les appellent « *les mécanos et les carrossiers* ». Les acteurs institutionnels, que nous avons interrogés, à l'inverse, qualifient les mécaniciens de « *bricoleurs de dimanche* », même si, ajoutent-ils sans craindre la contradiction, en ces temps de crise et chômage, ils investissent l'espace public tous les jours de la semaine, et que l'atelier mécanique a été fermé au bout d'un an en raison de son accaparement par des professionnels. L'activité, comptabilisée par la municipalité, n'en demeure pas moins tue par cette dernière.

Cette forme de gestion de l'apparence par l'habit, que nous voyons chez les bricoleurs, peut aussi évoquer les débats qui ont pu avoir cours sur les moyens de conférer une identité et un statut aux nouveaux emplois générés par la demande de sécurité. Le vêtement – la question s'est de fait posée – pouvait-il y contribuer ? Grands frères, médiateurs de quartiers, agents d'ambiance, correspondants de nuit, postés dans les quartiers et les espaces de transports publics, par les titres inscrits sur leurs blousons, se voulaient rappeler et le rôle et les attributions de fonctions nouvellement instituées, selon les informations fournies par le chargé de la sécurité et de la politique de la ville à l'OPAC de Paris rencontré à l'occasion d'une

recherche sur la sécurité dans la ville et les quartiers (Lefrançois, 2000). D'autant que la fonction était essentiellement démonstrative ; il s'agissait avant tout de se distinguer du reste de la population (en laquelle ils étaient souvent recrutés), leur tâche se résumant à sillonner un quartier, dans le but de rappeler qu'il existe un gardien des lieux et donc des règles (Roché, 1999). On escomptait également, par leur entremise, rappeler que si l'institution est aujourd'hui en crise, elle n'en demeure pas moins présente dans les quartiers, et ce malgré le retrait de la police nationale peu encline à s'occuper des questions de tranquillité publique non valorisées par ce corps de métier, comme le rappelle Dominique Monjardet (1999).

Ces métiers, suscités par la prolifération des incivilités et l'émergence du sentiment d'insécurité, allaient offrir dans le même temps l'opportunité d'une réinsertion par le travail pour la population des quartiers sans emplois. Ils ont rencontré quelques difficultés à se faire reconnaître et appréciés en tant que métiers. L'habit, en bref, se voulait faire le moine puisqu'il tentait de signifier ce qui, sur le terrain, ne semblait pas aller de soi. Car la tâche dont on s'efforçait de faire un métier, non valorisée par les policiers, ne l'était pas plus par les habitants. Elle n'exige, de fait, de l'individu qu'elle cherche à réinsérer, d'autres responsabilités et attributions que celle d'affirmer une présence en des lieux en lesquels il s'agissait simplement d'errer – le travail de médiation se limitant à tempérer l'anxiété des résidents, en faisant un brin de conversation avec tel groupe de jeunes un peu brouillant ou virulent. La tâche, nous l'avons dit, ne nécessite ni formation ni savoir-faire. En bref, ces emplois ne semblent nullement relever du métier, au contraire de la mécanique. Entre un emploi de chargé de sécurité, difficile à considérer comme un métier par une population d'autant moins encline à l'apprécier que nombreux sont ceux, faute de qualification, contraints de l'occuper hors du quartier, et un travail au noir du type de celui de la mécanique, exécuté après avoir été exercé comme métier dans une usine ou un garage, et nécessitant un savoir-faire, qu'est ce qui est le plus valorisé ? D'autant que cet emploi d'agent de sécurité, à défaut de toujours l'apprécier, l'habitant peut être amené à l'occuper en des lieux qui ont l'avantage, soit de ne pas être dépréciés, soit d'avoir véritablement besoin d'être protégés. Bilal, du le quartier des 3000 par exemple, est gardien de nuit dans un bar « branché » et très côté par la jeunesse parisienne, et Yvan, 18 ans, officie en qualité d'agent de sécurité à la Gare du Nord. Et si les gares sont recensées au nombre des grands lieux d'insécurité de la ville, par l'ampleur des vols et des délits, dans les « *quartiers* », comme s'en plaint un gardien

de la paix dans le journal *Libération*[63], « *la plupart du temps, il ne s'y passe rien, c'est aussi calme que dans les centre-ville. Ca nous ennuie d'aller en banlieue.* » (p. 15). Joaquim Masanet, secrétaire général de l'UNSA-Police qui revendique 32 000 adhérents parmi les CRS et les gardiens de la paix, poursuit dans ce même article consacré « au raz le bol » des policiers réprouvant le rôle qu'il leur est donné dans les quartiers : « *Nous ne sommes pas des assistantes sociales.* » Le titre de l'article de *Libération* est explicite quant à la dévalorisation de la tâche de tranquillité publique par le corps policier supposer l'assurer. Les policiers qui, comme l'explique Nicolas Comte, secrétaire général de la police (SCP-Force ouvrière), n'ont pas vocation à répondre à un problème politique quand l'Etat est fragilisé, se sentent, dit-il, comme les « serpillères » de la République.

Et si des emplois de sécurité peuvent être proposés à des habitants des quartiers, ainsi que le suggère Monsieur Rachid, autant faire que ceux-ci répondent à un réel besoin. Monsieur Rachid s'insurge contre la présence de la voiture « SOS tranquillité » affectée par la mairie pour sillonner les quartiers, laquelle, selon lui, n'aurait d'autres missions que de rappeler aux habitants qu'ils sont des délinquants potentiels : « *Ils ferait mieux d'employer quelqu'un du quartier, pour surveiller nos parkings. Ça ferait un emploi à un habitant, et au moins, c'est utile.* »

Les habitants employés à Aulnay par le bailleur Le Logement Français, soucieux de doubler l'effectif de ses gardiens, peuvent l'être également de manière plus ponctuelle mais aussi informelle par les commerçants ambulants du marché qui ont régulièrement recours au service de quelques habitants pour surveiller leurs étals. Le directeur de la boîte de nuit, installée dans le centre commercial Le Galion, embauche également des jeunes, le temps d'une ou plusieurs soirées, pour assurer la sécurité des véhicules de ses clients. Mais employer des jeunes du quartier pour superviser, comme l'a fait la municipalité, l'aire de stationnement du parc du Sausset situé en limite du quartier des 3000, n'est pas sans risque. Les véhicules des visiteurs – des personnes le plus souvent extérieures au quartier –furent en effet visités par ceux-là mêmes chargés de les protéger. Et de fait, la voiture de l'étranger, nous l'avons dit, a de fortes chances de se faire piller, à moins que cet étranger n'y soit connu ou reconnu pour ce qu'il y fait. C'est en tout cas ce que laisse entendre l'une de ces personnes qui se sont improvisées

[63] « Manifestations, banlieue, pression de l'Intérieur : les forces de l'ordre se disent lasses. La complainte des "serpillières de la République" », *Libération*, 11 avril 2006, p. 15.

petits transporteurs depuis que Darty et Conforama ont avisé par voie de presse qu'ils n'effectueraient plus de livraison dans le quartier des 3000. « *Il faut être connu. C'est pas tout de livrer, si c'est pour se faire piller. Donc si c'est quelqu'un qui est connu, il sera même respecté parce qu'il travaille.* » Ainsi, comme le résument Hélène et Marc Hatzfeld et Nadja Ringart (1998, p. 73), à qui nous empruntons cette citation, ces petits transporteurs savent que leur outil de travail – un véhicule mis au service d'une offre déficiente dans le quartier, la livraison, le déménagement, le transport pour un travail occasionnel – sera respecté.

Et puis l'habit, dans le cas du mécanicien, ne renvoie-t-il pas également au travail que l'individu parvient à effectuer par lui-même, en des lieux où tout renvoie à l'institution et à son désir d'insertion ? Car si les équipements publics et les centres sociaux évoquent sa mainmise, le travail, dans les deux quartiers étudiés, transparaît dans la tenue vestimentaire ou sur le « complet voiture » de deux catégories de gens : les mécaniciens donc, mais aussi les représentants et employés de l'institution. Puisque, pour ce qui a trait à cette dernière, quand ce n'est pas l'homme lui-même qui la représente – le jardinier municipal en vert ou bleu de travail, le plombier ou le vitrier de bailleurs affectés à l'entretien d'immeubles toujours en cours de réhabilitation, le policier en uniforme –, c'est la voiture de fonction, affublée du signe de la mairie et de son slogan – Service de voirie, mairie SOS tranquillité – qui signale la présence de l'institution et sa prépondérance.

De fait mécaniciens et employés de l'institution omniprésents dans l'espace public semblent se faire un peu concurrence. Mais cette concurrence qui se pose en termes d'emprise spatiale et donc de visibilité, ne joue-t-elle pas en faveur des mécaniciens, ou tout au moins ne contribue-t-elle pas à les faire accepter par une population, dont le principal motif de dissension tiendrait justement au travail, celui-là même qui cimentait hier la classe ouvrière et est aujourd'hui manquant ? Que dit l'épouvantail planté sur un parterre de fleurs à Créteil et que les jardiniers ont habillé d'un bleu de travail ? Que l'homme parvient, même lorsqu'il est absent, à faire reculer les oiseaux. Que la préférence des jardiniers repose avant tout sur le travail premier qui leur est donné de faire, celui, en l'occurrence, de bêcher la terre, lequel passe lui-même par un savoir-faire, alors qu'on leur demande aujourd'hui, ainsi que nous l'apprenons lors d'une visite du quartier du Palais conviant habitants et jardiniers, de repérer les incivilités, d'assurer une présence humaine, en bref d'endosser la fonction de gardiens des lieux.

Le travail, en tous cas, lorsqu'il est absent, n'en subsiste pas moins sur le plan symbolique, dans la mesure où il tend à réguler, à dicter le mode de présence aujourd'hui plus soutenue de l'homme dans l'espace public. Le travail demeure sous sa forme immatérielle de norme, ou parce qu'il est une institution, apte à faire accepter, ou légitimer, cette figure pour le moins concrète qu'est le bricoleur ou le mécanicien. Nous pouvons évoquer dans ce contexte que les anciens gardiens de square étudiés par Michèle Jolé (2005), désignés aujourd'hui à Paris sous le terme de l'ASS (agents de surveillance spécialisé), se plaignent, eux, de la visibilité de leur nouvel uniforme en raison de son évocation répressive mais aussi parce que leur travail, disent-ils, contrairement à celui des jardiniers, ne se voit pas. Et c'est bien ce que reproche Monsieur Abdelrami à la voiture SOS tranquillité destinée à veiller à la sécurité des quartiers. La voiture SOS tranquillité est certes visible, mais son action ne l'est pas.

3. Conclusion

Le parking, supposé être un espace déprécié, en somme, a des qualités qu'on ne trouve ni dans le logement, ni dans l'espace public « classique ». En des quartiers où la trop forte promiscuité entre les gens est source de bien des frictions, le parking répertorié comme l'une des sources de cristallisation de conflits sévissant dans l'espace public, s'offre comme un lieu permettant la régulation d'un affrontement qui, à l'extérieur, tendrait notamment à faire s'opposer les jeunes et les adultes ; les premiers sempiternellement dehors ne sont pas sans hérisser ou inquiéter les seconds, par leur présence continue sur la scène publique. Les jeunes échouent sur le parking lorsqu'ils sont chassés des halls d'entrée, cet espace qu'ils ont coutume de squatter et qui, du fait de leur accaparement par cette classe d'âge, est considéré par les bailleurs[64], comme la principale source d'insécurité ou d'insatisfaction dans les quartiers.

Mais le parking, reconverti, c'est selon, en salon des jeunes, ou en atelier de bricolage ou de mécanique pour l'homme adulte, s'offre également comme un moyen d'atténuer l'existence de conflits susceptibles de survenir à l'intérieur de l'appartement. Il reconduit un mode traditionnel d'occupation sexuée de l'espace à l'intérieur du logement. L'harmonie entre les sexes où les différentes classes d'âge peut, de fait, tirer parti de la présence de cet espace de retrait et de libre déambulation qu'est le parking, dont l'importance peut être redoublée par le besoin d'autonomie qu'exprime aujourd'hui l'individu - habitant ou non de cités - en prise à ce phénomène d'individuation touchant la société dans son ensemble. Ce besoin qu'il convient de distinguer de l'individualisme (Remy, 1999) susceptible d'aboutir au chacun pour soi, le parking qui l'autorise, tend en même temps à réconcilier l'homme adulte d'avec une famille - certes transformée et non exempte de tensions - mais toujours perçue comme un refuge, à l'heure d'une précarité causée notamment par le moindre emploi (Schwartz, 1990) et de sociabilités marquées par l'entre soi.

Afin de rappeler l'importance d'une nécessaire reformulation du logement susceptible finalement, comme l'entendaient les modernes, de participer de l'autonomie de la personne, il faut aussi noter que si la montée des incivilités et des désordres tend à relier les dangers nouveaux à l'espace public - l'école, les transports, l'espace publics des quartiers-, celle-ci ne

---

[64] « La contribution des bailleurs à l'élaboration des contrats locaux de sécurité », 20 octobre 1999, note de la Direction Centrale de la Sécurité Publique (DCSP).

doit pas faire oublier que la sphère domestique refuge peut être aussi le lieu d'un conflit. Ce conflit, peut même aboutir à la violence, ainsi que le met longuement en avant Olivier Schwartz (1999), mais également la première grande enquête de victimisation nationale menée en France par l'INSEE et l'Institut des Hautes Etudes de la Sécurité Intérieure (IHESI, 1999)[65], révélant que l'on n'est pas toujours plus en sécurité chez soi. Le parking occupe donc bien la fonction d'espace de secondarité, ainsi que l'entend donc Remy de cet espace en lequel l'individu peut s'isoler et se soustraire des rôles sociaux qui lui incombe.

L'occupation du parking n'est pas sans évoquer un temps où la vie se déroulait dans l'espace du dehors. Mais le parking que l'on vit malgré son inscription à l'extérieur comme un intérieur, semble plutôt illustrer, à l'heure de la dissolution des communautés de voisinage, une vie plus centrée sur le dedans, par crainte du voisin autant que par aspiration. Le grand ensemble accaparé par l'individu bricoleur ou la tribu de jeunes, semble en quelque sorte réhabilité par ses propres habitants, à l'image de cette autre cellule familiale qu'est le pavillon. Le parking en son sein offre l'occasion d'y retrouver ce pour quoi notamment l'habitat individuel serait tout particulièrement valorisé : la possibilité de pouvoir disposer d'une parcelle à l'extérieur et à soi. L'espace par trop ouvert du grand ensemble l'autorise en raison même de ce lequel on le condamne habituellement, à savoir sa trop vaste amplitude ; en ce lieu le parking, donc, est un espace tout ce qu'il y a de plus ordinaire que l'on se permet d'autant plus de s'octroyer, que son statut est ambigu. Le parking, inscrit dans l'espace public, est de fait le lieu d'une propriété personnelle, la voiture, et l'on peut également s'y adonner à ce qu'on ne peut faire dans le logement, parce que lui est loué : à savoir bricoler. Le parking en somme est le lieu d'un acte, - le bricolage -, qui participe de l'appropriation et du logement et de l'espace public. La cellule d'habitation doublée de sa parcelle parking, en ressort individualisée, un peu à la manière de la cellule pavillon. Le bricolage contribue à la faire se détacher de la barre d'habitation collective HLM et ce d'autant plus qu'il peut être effectué aux fins de personnaliser sa voiture. L'espace public, dans le même temps, fragmenté par la parcelle parking, devient moins public, et par ce faire, plus adapté à l'appropriation, si

[65] En interrogeant les victimes sur les infractions qu'elles auraient eu à subir par le passé. Selon cette enquête, il ressort 7, 8 % des agressions physiques ont lieu dans les transports soit autant que dans le logement (7,6%). Roché également rappelle que la violence physique se déploierait en France plus dans l'espace domestique que dans l'espace public, et ce à contrario des Etats-unis

l'on en croit ce qui est dit habituellement : la difficulté d'appropriation des lieux en raison de la trop forte prédominance de son espace public.

Mais l'espace public est aussi rendu dans le même temps plus public, par le fait qu'il s'avère fréquenté par-delà le bricoleur par la diversité de gens qui l'investissent au niveau du parking, comme une extension du logement. L'espace public à l'heure de relations de voisinages moins soutenues qu'hier semble se vivre à partir du logement, prolongé par sa parcelle parking, à l'extérieur. Le parking est un intérieur qui permet de vivre à l'extérieur, mais ceux qui se l'accaparent véritablement le vivent aussi, en raison de sa situation, sur un mode public.

Le parking en cela ne nous paraît pas pouvoir totalement être à associé à l'espace de secondarité, dans l'acception qu'en donne Jean Remy (1999). Car pour pouvoir y demeurer, il convient de respecter les rôles sociaux et le contrôle social qu'exigent son inscription dans un espace public traversé par tous et sous les yeux d'un très présent voisinage. L'espace investi par les activités du privé dans le parking est public et comme tel nécessite de suivre la norme sociale. L'individu soucieux de discrétion se camoufle derrière le signe de sa professionnalisation ; la dérogation à la règle que signifie une activité exercée de manière illicite semble moins importante que la valeur travail auquel la mécanique renvoie**,** surtout lorsque celui-ci se fait à la sueur du front. La sueur, rappelle Barthes, est synonyme de valeur morale. Elle renvoie à la nature réelle d'un travail, qui doit d'autant plus se voir, que le travail est une institution, propre en retour à publiciser des activités qui relèvent du privé, et à camoufler la présence de l'individu derrière une activité entrant dans une norme**.**

Le parking, bel et bien sous l'emprise de la norme du travail, l'est également de par son affectation d'espace dévolu au stationnement du véhicule, lequel résonne de la même symbolique. La voiture, utilisée de manière quotidienne par les habitants qui travaillent, contribue à faire du parking, réputé lieu d'insécurité, un espace paradoxalement quelque peu rassurant. L'aire de stationnement est de fait un seuil parcouru par le pas d'un voisin dont on peut apprécier - à défaut de vouloir le connaître – le rythme : en l'occurrence, l'heure à laquelle celui-ci vient prendre son automobile rappelle dans les lieux d'exclusion, que certains encore ont un emploi. Ceci mérite d'être souligné à l'heure où aujourd'hui il est projeté de réhabiliter les parkings souterrains dans le but de sortir le véhicule de l'espace public – ceux-là même jugés peu sûrs par la femme qui hésite à y garer une voiture[66] -.

[66] Rappelons que la voiture permet d'extraire la femme de cités en lesquelles elles seraient aussi enfermées. Elle contribue aussi à la mobilité des femmes, laquelle selon Tamar Pitch et Carmine Ventimiglia, auteurs d'une recherche sur le risque et le

Or le parking est un seuil pour la population motorisée - propice par la symbolique que l'on y trouve -à jouer un rôle pour l'appropriation non seulement du logement mais aussi de la barre et du quartier. N'est-il pas un espace de représentation dans lequel la voiture semble finalement riche d'une norme ou valeur - le travail, auquel elle est très souvent associé - peut être plus forte que les pots de fleurs et plates-bandes vertes que les acteurs semblent lui privilégier, dans l'objectif de conformer le grand ensemble à l'image de l'habitat des classes moyennes ? Ce modèle d'habitation porté à ce jour par les entreprises de résidentialisation est-il le bon, puisqu'il proscrit ce qu'autorise justement le pavillon - un peu de liberté concédée à l'habitant – qui dans l'espace public de l'habitat collectif, prend forme dans ce qui est aussi une norme partagée par tous : le travail ?

sentiment d'insécurité chez les deux sexes (1998), devrait être aidée – par la mise en service de transport collectifs supplémentaires – parce qu'elle contribue à les rendre plus autonomes et par ce faire moins sujettes au sentiment d'insécurité.

Partie 3

Chapitre 1 : Un espace public …moderne

Dans ce chapitre, nous nous arrêterons sur les qualités publiques du parking qui pour aussi privé qu'il soit, le chapitre précédent s'y est amplement attardé, n'en a pas moins pour caractéristique essentielle de s'inscrire dans un espace public**.** L'individu qui s'approprie, à l'instar du pavillon, une parcelle d'espace public pour ses propres besoins ne recherche pas forcément le contact avec son voisin. Et à ce titre, le parking ne déroge pas à la règle comme nous le montrerons, dans une première partie, qui s'intéressera à la nature des relations que les hommes en son sein entretiennent ou non. Il tend à reconduire en son sein des sociabilités observées généralement dans les quartiers. Si l'on s'y rencontre c'est avant tout entre soi. Le parking ensuite sera présenté à la lumière d'autres lieux auquel il nous semble pouvoir être aussi associé, aux fins de montrer que l'espace public des quartiers décrit par nombre d'auteurs à l'aune de ce qu'il n'est pas, celui de la ville dense et peuplée d'inconnus, n'en recèle pas moins certaines de ses qualités . L'espace public des quartiers, par essence plus privatisé que celui de la ville dense, ne serait, en raison de son accaparement, pas ouvert à tous. Or à contrario de ce que disent nombre d'auteurs, son accaparement dans les quartiers par certains groupes n'exclut pas forcément la présence de l'individu, qui ne se reconnaît en aucun de ses groupes. Car ce que le parking et ces autres lieux autorisent ce n'est, ni plus ni moins que la possibilité d'être entre soi ou seul mais au milieu des autres**.** Mais le parking peut être aussi perçu comme un espace à un peu à part, par l'activité que l'on y fait. Le travail autour de l'auto est matière à bien des rapprochements entre personnes qui par ailleurs ne se mêlent pas.

Le parking occupe, comme nous le montrerons dans une deuxième partie, consacrée aux incidences que peut avoir l'activité de la mécanique sur son proche entourage, une place centrale dans le quartier : le mécanicien qui s'active en son sein rappelle la persistance de certaines valeurs : celle du travail et du milieu auquel il renvoie et qui font autorité. Son inscription en périphérie de la résidence, comme nous le verrons, enfin, dans une troisième partie tend, au regard de la diversité des personnes le fréquentant, à en faire un espace très public.

1. Salon de l'homme ou de l'individu, le parking dans la résidence

1.1 Des regroupements marqués par l'entre soi

1.1.1 Une activité que l'on exerce en solitaire, entre proches ou membres de sa propre communauté

Le parking met en présence des hommes, côte à côte, qui travaillent en solitaire ou en groupe. Le bricolage, hobby ou moyen d'expression de l'homme est une activité que l'on pratique plutôt en solitaire (Sansot, 1991), et la mécanique, inscrite au nombre des économies informelles scrutées par Hatzfeld et Ringart (1998) dans l'enceinte de quartiers HLM serait de son côté, le plus souvent, le fait d'individus travaillant en indépendant pour leur propre compte.

Mais le mécanicien susceptible de travailler en compagnie d'un autre, un proche, un ami nous dit-on souvent, susceptible d'être un client, dont on peut vouloir cacher la véritable nature à nos yeux inquisiteurs, peut aussi être très entouré. La réparation exige parfois le recours à d'autres mains. Le mécanicien professionnel peut se faire aider, notamment lorsque la venue de plusieurs clients en même temps le conduit à devoir répondre à différentes commandes simultanément. L'homme désireux de s'assurer de la viabilité de sa voiture achetée d'occasion peut se faire accompagner de celui, plus expert, connaissance ou ami, à qui il peut glisser, ainsi que nous le rapporte un homme, un billet de 30 euros en échange de son conseil. Le mécanicien, aussi indépendant qu'il soit, peut former des équipes, susceptibles de réunir selon nos observations jusqu'à six personnes. Il embauche au coup par coup, des membres de sa famille ou d'autres, le plus souvent recrutés dans le vivier des connaissances personnelles. Le monde très large des économies informelles étudiées par Hatzfeld et Ringart joue avec la « débrouille » et un réseau marqué par l'entre soi. Au même titre que les petits commerçants dans le centre commercial Le Galion à Aulnay, qui, faute d'argent pour s'adjoindre les services d'un véritable employé, se font aider par leur femme ou leurs enfants recrutés pour la vente ou la surveillance de leurs étals dès l'école finie, les mécaniciens ont recours en priorité aux ressources de leur propre communauté (famille, origines communes, etc).

L'imbrication du lieu de travail au lieu de vie n'est pas sans conforter ce mode d'organisation. La famille, logée au-dessus du parking ou de la place de stationnement, est une ressource dont le mécanicien peut tirer parti en cas de besoin.

Le bricoleur ou le mécanicien peut aussi plus simplement s'affairer en compagnie d'amis avec lesquels il aime travailler. « *Moi*, *je préfère travailler seul ou avec des copains,* nous dit cet homme qui le week-end passe son temps à entretenir son 4/4. *Il y a bien les clubs de 4/4 mais moi je répare le gros œuvre avec la main d'œuvre que constituent mes copains* ».

Les rapports sociaux, en somme, obéissent, au niveau du parking, au principe de l'entre soi, tels que décrits habituellement par les sociologues étudiant la nature des relations sociales dans l'espace public des banlieues. Dans des quartiers où l'on est moins enclin, de nos jours, aux relations de voisinage, la rencontre ou le rassemblement sur le parking se fait, comme au pied de la barre HLM ou dans le square, le plus souvent entre membres d'une même communauté, que celle-ci soit ethnique, familiale ou générationnelle. Les immigrés de première génération issus d'Afrique du Nord ne se mêlent pas forcément à ceux de la dernière génération arrivés plus tardivement, de même pour ceux originaires d'Afrique Noire, comme il nous l'a été dit à maintes reprises dans les deux quartiers étudiés, les jeunes, pas toujours avec les adultes, les anciens habitants pas toujours avec les nouveaux résidents. Aussi, si le parking se donne à voir comme un lieu d'attroupement et de rencontre, il l'est avant tout de personnes qui se connaissent, viennent s'y retrouver ou travailler ensemble, les jeunes sont de leur côté, les africains entre eux, le père travaille avec le fils.

L'activité telle qu'observée sur nos deux sites peut donc se faire en famille. Samir - mécanicien professionnel à la ville (dans un garage parisien) avant de l'être chez lui, sur sa place de parking située à deux étages de là sous la fenêtre de son appartement -, travaille, le jour où nous le rencontrons avec l'un de ses frères. Bilal, sur le parking Jupiter implique de temps à autre lors du week-end son frère, dans sa petite entreprise de réfection de voitures de collection, ce qui change ce dernier de son *" boulot galère dans le bâtiment"*. "*Même, si c'est pour aider,* dit-il, *c'est toujours un plaisir »*. Monsieur Rachid, un jour où nous le voyons à nouveau, fait des réparations avec Mustapha, résident à Montmorency, un ami de son fils. Les enfants de la famille, les jeunes désoeuvrés, peuvent être mis à contribution. Monsieur Abdelrami, vendeur ambulant de sandwichs, se fait aider l'un de ces jours où nous le

rencontrons sur le parking Paul Cézanne, de ses deux fils pour lesquels, nous l'avons dit, il craint l'errance de deux mois de vacances passées dans la cité. Au nombre des mécaniciens professionnels installés à plein temps dans l'atelier mécanique, Farid, carrossier, travaille avec un associé, qui se trouve être un cousin, et est lui mécanicien.

L'activité peut encore réunir les anciens du quartier. Depuis que son ami mécanicien est parti, Monsieur Cami n'investit plus le parking de son domicile. Aujourd'hui, nous l'avons dit, il bricole dorénavant à la campagne avec sa femme. Marcos 22 ans, peu investi dans un quartier où il vient d'aménager, préfère s'adonner à sa passion, sa voiture, dans le box de ses parents *: ici, on ne sait jamais, il y a toujours des regards* », dit-il. Monsieur Diodoné répare et soigne sa voiture non pas en bas de chez lui, mais hors du quartier, dans un foyer malien.

1.1.2 Mi atelier, mi salon, le parking pièce de réception pour un entre soi dépassant les frontières résidentielles

L'homme qui travaille en solitaire, -le Polonais et l'Antillais selon Haztfeld et Ringart (1998) étudiant l'organisation de certaines économies informelles dont la mécanique, plus enclins, eux, à travailler en solo - le carrossier turc, dans notre corpus, ne sont pas seuls pour autant. Il peut être rejoint par des non bricoleurs : des proches qui ne résident pas toujours dans le quartier; un ou plusieurs amis, qui savent l'y trouver en raison de sa présence assidue. L'entre soi en somme, dépasse les frontières du quartier. Le carrossier turc, qui s'active sur la voiture d'un client, est rejoint dans l'après-midi par un ami du Blanc-Mesnil ; un autre de Bondy passera également. Ils s'entretiendront aux côtés du carrossier, penché sur la voiture d'un client qu'il doit terminer dans l'après-midi. Mimoun, installé un temps dans l'Atelier mécanique situé en bordure du quartier des 3000, reçoit les visites à plusieurs reprises dans la journée d'un cousin et d'un neveu s'accordant un détour, en rentrant chez eux, pour lui dire bonjour.

Le parking, inscrit dans le prolongement de l'appartement, se vit, dans la lignée de ce que nous avons dit précédemment, comme un intérieur. Il autorise la rencontre entre jeunes, plus enclins à vivre de par leur jeune âge en groupe ou en communauté, mais aussi entre adultes. Et de fait l'appartenance à la cellule familiale n'est pas en contradiction avec le désir d'appartenance à un autre type de communauté, celle des hommes et amis. Les sociabilités

dans le monde ouvrier tel que décrit par Olivier Schwartz (1990) se font de manière sexuée, les femmes d'un côté, les hommes de l'autre. Il en est également de même dans la communauté immigrée, comme nous le dit le directeur de la Mission jeune. Les hommes se rencontrent au pied de leur logement, sur le parking, espace masculin où ils sont refoulés par leurs femmes tandis que ces dernières, « reines » en leur intérieur, tendraient à se retrouver entre elles, au pied de la barre ou dans le square, mais aussi bien souvent à l'extérieur de la cité. Les fêtes, répertoriées au nombre des temps de rencontre dans les quartiers par une étude du Credoc (Maresca, 1993), constituent, selon le directeur de la Mission Jeune d'Aulnay, un espace de sociabilité, à proprement parlé féminin. Les habitants d'origine africaine notamment en organisent dans tout le département. La voiture, ajoute le directeur de la Mission Jeune, au regard du nombre grandissant de femmes africaines passant le permis, facilite ce mode de regroupement sexué, permettant aux femmes de se rencontrer à l'extérieur du quartier. Pour Madame Rachelle, les sorties au centre commercial pour manger une glace, quelques grandes rencontres sportives telles que le Mondial lorsqu'il s'est tenu à Paris, figurent au nombre des moments de sorties privilégiés qu'elle effectue avec son amie motorisée, mais sans son mari.

Le parking, en cela pourrait un peu revêtir les caractères du café, cet espace de rencontre à proprement parlé masculin dont parle Henri Coing, café qu'il qualifie de salon du pauvre et qui dans l'îlot Jeanne d'Arc des années 60 solidifiait les liens spontanés entre proches voisins. Mais à la différence de l'îlot Jeanne d'Arc, les hommes ou amis qu'on y rencontre ou reçoit, ne sont pas forcément les voisins, avec lesquels on se lie peut-être moins facilement de nos jours. Dans un monde où les sociabilités privilégient un entre soi qui n'est plus limité à la sphère du quartier, la rencontre, ici comme dans d'autres parties de la ville, tend à se faire à l'intérieur, en bref, dans le chez soi. Mais le chez soi, nous l'avons dit dans le chapitre précédent, déborde à l'extérieur.

Le parking, salon des jeunes donc autant que salon des hommes plus âgés, permet en somme de prolonger à l'extérieur les pratiques de sociabilité observées par Atmane Aggoun (2001) à l'intérieur de l'appartement dans le cas des familles d'origine maghrébine mais que nous pouvons d'autant plus généraliser à d'autres communautés, ethnique, générationnelle, etc., que le quartier n'est plus comme celui analysé par Coing d'une seule et unique communauté, celle d'hier, ouvrière. Ces familles acquises dans une certaine mesure et non sans regret au mode de sociabilité français peu enclin à l'investissement de l'espace public, tendent selon cet auteur à reproduire dans l'enceinte de leur logement la forte sociabilité de quartier, qui, dans le pays d'origine, se vit comme un espace privé. L'appartement qu'Aggoun décrit comme

« un lieu de passage » fait ainsi l'objet de visites quotidiennes ou hebdomadaires, visites improvisées, rarement prolongées ; de retour du travail, on s'arrête chez un ami ou un parent pour prendre un café. Le mode de rencontre y est aussi bref qu'improvisé. L'extérieur, en lequel aujourd'hui l'on n'a moins tendance à se rencontrer, en somme se vit au niveau du parking comme un intérieur, mais l'extérieur se vit au niveau du parking aussi comme un extérieur, puisque le parking s'inscrit dans un espace public. La rencontre sur le parking obéit ainsi à des règles, au nombre desquelles la durée de la visite - selon le principe de bienséance qui s'applique sur un espace qui n'est pas sien, que celui-ci soit privé ou public - a vocation à être écourtée. L'alibi du tournevis, en second lieu, du rétroviseur à réviser, en bref d'un travail à accomplir sur la voiture, sert à légitimer une présence en des lieux par trop associés à l'errance et où l'oisiveté peut être rejetée. L'un des deux amis du carrossier turc, mentionné plus haut, à la recherche d'un tournevis dans le coffre-boîte à outils du carrossier, en profite pour s'adonner à quelques manipulations sur son propre véhicule : l'essuie-glace un peu bringuebalant, le rétroviseur pas trop droit.

De fait, on ne traîne pas dans l'espace public sans motif. De même que les femmes dans le quartier des 4000 à la Courneuve prennent prétexte du courrier à aller chercher pour rencontrer d'autres femmes et discuter (Boissonnade, 1999), l'homme, par de là les bricoleurs, attiré par le parking, peut-être muni de cet objet transactionnel - le tournevis -, semble avoir comme motif premier le désir plutôt de discuter ou flâner. Ceci d'autant plus qu'à l'heure du moindre emploi, l'homme adulte, pas toujours enclin à bricoler, peut avoir aussi du temps pour traîner, au même titre que les jeunes dont il s'agit de se démarquer. Le parking, lieu de regroupement toléré pour des hommes, au même titre que le jeu de boules, à Lyon, cet autre espace de rencontre privilégié de l'homme adulte (Communauté urbaine de Lyon, Agence d'urbanisme, 2000) dans les régions plus au sud, l'est, à condition que l'on s'y adonne à une activité culturellement acceptée ou valorisée.

Pour pouvoir fréquenter l'espace public de la ville centre, décrit par Lapeyronnie (1999) comme un centre commercial, il est préférable, nous l'avons dit, de consommer. Une jeune femme sans logement pendant trois jours avant d'être hébergée dans un foyer d'urgence, le met en avant[67]. Celle-ci doit sans cesse donner la raison de sa présence que ce soit au policier contrôlant son identité, ou au passant lui « *demandant combien elle prend la nuit* ». Le temps d'une consommation dans un café toléré une heure durant par le cafetier, lui permet de se soustraire à un harcèlement décrit comme sempiternel. Dans l'espace public du quartier

[67] Dans le cadre d'une émission sur France culture, donnant la parole à plusieurs travailleurs sans domicile fixe.

résidentiel, où l'on n'a ni les moyens, ni les lieux pour consommer, et où le chômage conduit plus d'un à l'oisiveté réfutée, selon Foucault (1984), dans nos sociétés le motif semble à l'inverse pouvoir être fourni par l'argument d'un travail à entreprendre, aussi minime soit-il.

1.2 Le parking-équipement : une portion d'espace véritablement publique

1.2.1 A propos des travers du village quartier, un espace public en prise aux communautés

L'espace extérieur, accaparé par les groupes, serait, selon Donzelot peu propice à la présence de l'individu, et ce serait bien là le drame des quartiers HLM, estime-t-il. L'espace public pour cet auteur n'y est pas le « lieu où l'on peut être bien, seul à côté des autres, où l'on peut les regarder. On ne peut y être bien qu'à plusieurs, en bande, ou bien seul, uniquement chez soi ». (Donzelot 2004, p 22). Les quartiers à ce titre, selon Donzelot, seraient dépourvus d'espace commun. Et de fait l'espace public des quartiers semble à priori peu conforme à celui du modèle républicain, auquel nombre d'auteurs se réfèrent pour rappeler l'inanité des espaces ouverts des grands ensembles. L'espace public, qui, dans cette acceptation républicaine, participe d'un processus d'émancipation collective, qui arrache l'individu de ses dépendances privées, en le transformant en citoyen, se veut l'autonomie de l'individu (Erhenberg, 1995, Remy, 2001). Il serait pour cette raison contraire aux communautés (Berdoulay, 2004).

Le quartier HLM, comparé par d'autres auteurs à un village (Lepoutre, 1997 ; Bacqué, Duprez, 1997), en raison notamment du fort degré d'interconnaissance qu'on y décèle, semble s'en distinguer véritablement. Du village, celui-ci en a de fait bien les travers. L'absence d'anonymat mis en avant dans nos entretiens et la littérature sur les banlieues est bien ce qui caractérise les grands ensembles, quartiers nettement plus privatisés que ceux de la ville centre, et où l'on se sent moins seul que sans cesse sous le regard de l'autre. Younès Amrani, « jeune de banlieue » interrogé par Stéphane Beaud, dans les quartiers s'en plaint longuement (Amrani, Beaud, 2004). L'omniprésence du voisin ou d'un frère laisse peu de place à

l'autonomie de l'individu ou comme l'appelle Bordreuil (1997) au développement d'un quelconque sens de soi. Non contents de devoir rendre des comptes à ses propres frères, Younès Amrani, redoute encore la présence de ces autres « frères » que sont ses pairs ou les frères de ses pairs en des quartiers où entre jeunes explique t-il, on se sent un peu « tous » frères. Otmane un jeune interrogé par Lepoutre (1997), établit à la demande du sociologue la liste des gens qu'il connaît. Sur les 1235 personnes citées par Otmane, 867 sont identifiées par leur nom de famille, 522 par leur prénom ou surnom (1997, p 88), 713 par affiliation, 330 par le nom de famille, le prénom et le surnom. La liste établie par Samir, autre jeune de l'échantillon de Lepoutre, compte 1368 personnes connues, celle de Mohamed 930, ce qui, estime le sociologue, est assez considérable compte tenu de l'âge de ces trois jeunes, âgés respectivement de 14, 15 et 18 ans. Une telle proximité et degré d'interconnaissance, source selon Madame Dali et Monsieur Thibault, à Créteil, de commérages redoutés, pousse ces dernier à peu fréquenter l'espace public, et à demeurer plutôt chez eux, ainsi que le mettent en avant Donzelot (2004, Villechaise (1999)**.** L'étranger est lui-même un peu gêné de se sentir observé dès qu'il pénètre un quartier où tout le monde semble se connaître de vue. L'étranger que nous représentons, la personne interviewée, ne sait toujours où le rencontrer. Un jeune médiateur interrogé (Kader) dans le quartier hésite à répondre à nos questions, car ici, dit-il : « Il y a trop de gens qui regardent, on n'est pas tranquille, chez moi, il y a mes frères et soeurs, je vous aurais bien reçu ».

Il n'empêche, que si c'est dans l'espace public très souvent assorti à la ville, comme le résume Thierry Paquot (2005), que s'autonomise le sujet et s'affirme l'individu, le grand ensemble n'en est pas moins de par son inscription dans la ville et la densité de sa population, une figure urbaine que certains habitants parviendraient tout de même à déceler en son sein. Mais ces qualités, certains habitants semblent pouvoir les apprécier à partir de leur logement, si l'on reprend l'exemple de Madame Jacky, plaçant la table de repassage devant sa fenêtre de manière à pouvoir bénéficier du spectacle des mille autres fenêtres qui se déploient devant elle. Ceci, dans une certaine mesure, corrobore ce que dit Donzelot. L'anonymat dans ces quartiers hérissés de tours et barres densément peuplées, à défaut de pouvoir l'être dans l'espace public, peut tout de même être goûté derrière sa table de passage et sa cloison fenêtre. Mais ce qu'exprime madame Jacky, n'est pas un dépit causé par une fuite de l'espace public, contraignant le repli ainsi que l'estime Donzelot et Villechaise (1997) mais une qualité inhérente, selon elle, au parti de conception d'une architecture centrée sur le logement. L'espace extérieur aménagé de fait, l'a été par les architectes, pour le plaisir d'une vue dont

on pouvait tirer parti de l'intérieur. La cloison est aussi une ouverture, que les architectes à Aulnay comme à Créteil se sont efforcé de concevoir la plus large possible. Mais ce parti architectural en retour n'est pas sans augmenter pour celui qui investit l'espace public observable depuis la fenêtre, ce sentiment d'être sans cesse sous le regard de l'autre. Et de fait, nulle par dans la ville historique encombrée de part et d'autres de rues étroites, de bâtiments accolés les uns aux autres, l'espace public, dominé par de nombreuses tours, ne s'offre autant à la vue de tout le monde. Ainsi, comme le note encore Lepoutre (1997) : « Une altercation entre bande ou une bagarre aux 4000, dans l'allée qui jouxte la barre Presov, de la façade ouest de (l'immeuble) Ravel, de la façade est de Presov, de la façade ouest de l'immeuble B d'Alfred Musset et d'une partie de la façade nord du Mail est vue par près de deux mille fenêtres. Nulle doute, que toute la cité soit au courant ». La montée des incivilités mise sur le compte, par delà la crise, de la dissolution de l'ancien groupe ouvrier et de ses propres formes de contrôle social, donne ainsi matière à d'autres formes de régulation déjà énoncés dans le chapitre précédent. La voiture SOS tranquillité qui sillonne les 3000 à Aulnay, les jardiniers affectés au gardiennage et à la surveillance de Créteil, ne sont pas sans augmenter cette impossibilité à pouvoir laisser se déployer le sens de soi pour reprendre le terme de Bordreuil (2002).

1.2.2 Un espace public trop privé, mais néanmoins dôté de de lieux où s'isoler

1.2.2.1 Le coiffeur dans le centre ville, le parc en périphérie des quartiers

L'espace public dans l'enceinte même des quartiers, aussi privatisé ou dominé par l'emprise de l'autre qu'il soit – que celui -ci soit voisin, frère, père de famille, en uniforme ou non – n'en recèle pas moins des lieux ou niches au sein desquels l'individu parvient à s'isoler. Gabriel ne tient pas plus à nous rencontrer dans le quartier que le jeune médiateur mentionné plus haut. Aussi pour le déroulement de l'entretien que nous lui sollicitons, aux fins d'éviter les commérages de ses pairs et parce que chez lui, l'appartement est encombré d'une famille, , nous suggère-t-il deux lieux de son choix : le coiffeur ou le parc du Sausset. Le coiffeur, où Gabriel a l'intention de se rendre justement, s'inscrit dans le centre ville, d'autant plus

fréquenté par le jeune de banlieue, comme le généralise Bordreuil (1997), qu'il trouve là, la possibilité d'être « un quelconque ». Ceci n'est toutefois possible que s'il ne s'y rend pas en bande ; la sortie en ville en bande constitue de fait un mode de déplacement par trop associé à l'image des cités, elle même fortement liée à celle des jeunes en bandes. Le parc, implanté à l'entrée de la cité, bénéficie, de son côté, de sa situation un peu excentrée. Seul lieu d'anonymat selon le Grand Projet Urbain d'Aulnay-sous-bois, il tiendrait en cela de la ville, estime le GPU dans son *Diagnostic sur l'espace public des quartiers nord* (1990). Vaste espace de promenade prévu pour la déambulation et le passage, il dessert plusieurs quartiers. Il fait se mélanger les genres et les gens : des enfants, adolescents, adultes, personnes âgées, hommes et femmes, personnes de toutes origines, habitants des quartiers, se partagent à défaut de s'y rencontrer un espace constitué de micro territoires**.** Certains y vont, comme Gabriel ou cette habitante (Madame Lucienne) le préférant au square en bas de chez elle pour garder sa petite fille, plusieurs adolescents interrogés par Laurence Buffet (2002), pour s'isoler ou s'extraire du quartier**.** L'espace public, dans le sens donc qu'on lui donne habituellement –lieu ouvert à la multitude et ainsi propice à la présence de l'individu - en bref, extérieur au quartier ne lui est toutefois pas forcément très éloigné.

Ce type d'espace public réussit tout de même à s'infiltrer dans l'enceinte même des quartiers, si l'on prend le cas de figure du marché. Ce dernier, installé trois jours par semaine au cœur même des 3000 à Aulnay, rameute, nous l'avons dit foule et quantités d'inconnus, personnes du centre ville ou d'autres villes du département. Pour l'architecte Antoine Grumbach[68], le marché se présente comme le seul espace de mixité sociale décelable dans les quartiers qu'il fut amenés à réhabiliter. Il est de fait le lieu d'une véritable effervescence sociale, où, l'individu décelable en la personne du pickpocket parvient, selon le commissaire d'Aulnay à s'infiltrer. Le marché, répertorié d'une manière générale au nombre des lieux propices au vol, fournit pour cette raison, à Aulnay, nous l'avons dit, des « petits » emplois aux habitants payés pour surveiller l'étal des commerçants.

[68] L'architecte qui a à son actif la réhabilitation de plusieurs quartiers, donne dans un entretien accordé dans la revue Urbanisme à Philippe Trétiack, l'exemple d'un marché à Mulhouse attirant des foules séduites par son caractère exotique de Suisse et d'Allemagne (Trétiack, 2005).

1.2.2.2 L'école, le parking, lieux d'émancipation de l'homme jeune ou adulte

L'espace public supposé exister à travers ces formes urbaines ouvertes que sont, la rue, la place, le jardin, le parc, pénètre aussi dans les espaces clos que sont les équipements, même si ces derniers, ne sont pas toujours pris en compte comme tels en raison de la définition habituelle d'espace ouvert donné à l'espace public. (Hérat, Lefebvre et Sadokh, 2004 ; Habermas, 1978).

Les équipements, en l'occurrence, non ouverts à tous, tiendraient leur qualité publique de leur seule fonction d'institution attachée à l'intérêt public de ses citoyens (Habermas, 1978**),** ou de leur aptitude en matière d'aménagement à publiciser l'espace public dans lequel ils s'intègrent (Hérat, Lefebvre et Sadokh, 2004)**.** Certains, si l'on retient le cas de l'école mis en avant par Laurence Buffet (2002), jouerait encore le rôle d'espace public, ce qui, en des lieux où la crise de l'institution semble particulièrement prononcée, mérite d'être noté. Même si aujourd'hui, celle-ci semble éprouver quelque difficulté à remplir sa mission de socialisation, elle n'en parviendrait pas moins à jouer encore le rôle d'émancipation de l'individu qui lui est dévolu. En des quartiers où, insiste Buffet (2002), la présence de la famille peut être jugée étouffante, l'école qui, pour fonder de nouveaux citoyens, voulait donner du recul aux enfants par rapport à leurs familles, se trouve justement acceptée, même si elle s'avère aujourd'hui gagnée par les incivilités et les violences dirigées contre l'institution, dans au moins l'un de ses fondements. Les adolescents interrogés par Buffet, apprécient en son sein de s'y sentir comme des individus, et non plus définis par rapport à un frère, ou une mère. La présence de près ou de loin d'un quelconque membre de la famille est réprouvée. La plupart refusent de s'y faire accompagner. On peut de fait, déambuler en famille dans le centre commercial, lieu pourtant fréquenté par les jeunes de son école ou de son âge, mais pas dans les entourages de l'école. Aussi, ce que nous retiendrons de l'école, c'est que cet équipement tient justement sa fonction d'espace public, pour les jeunes en tous cas le fréquentant, non pas de son aptitude à publiciser ses pourtours, à attirer à lui toujours plus de monde, mais du fait qu'il est fermé : tout le monde n'a le droit d'y entrer.

Le parking, à qui nous conférons également des qualités publiques, se distingue de l'école en cela qu'il est un espace privé. Il n'en est pas moins le lieu d'une individualité qui parvient tout de même à s'exprimer, à défaut de pouvoir le faire dans l'espace de l'appartement, dans ce

même espace public des quartiers que Donzelot déclare peu propice à la présence de l'individu. Le parking – investi par des individus avant de l'être par des groupes – se présente, un peu à la manière de l'école finalement, comme le lieu d'émancipation de l'individu par rapport à la famille : si ce n'est qu'ici, le besoin d'autonomie est exprimé autant par l'homme jeune que l'adulte qui tend à l'assouvir sur sa place de parking. Mais à contrario de l'école, le parking tient la condition de son accaparement par l'individu bricoleur de son caractère privé. Car si, comme le dit Donzelot, dans les quartiers, « *on est bien seul en groupe seul chez soi* », le chez soi, à la lumière de ce que nous avons dit dans le chapitre précédent, déborde de la cellule d'habitation et empiète sur l'espace public. Le jeune médiateur mentionné plus haut le dit clairement, lequel pour identifier le parking et signifier le fait qu'on l'investit comme une pièce de la maison, utilise non pas l'image de salon usitée par nous jusqu'ici, mais celle de salle de bains. La salle de bain est, de fait, la pièce la plus privée de la maison. En cela, comme le dit Daniel Pinson (1995), étudiant les modes d'habiter des générations immigrées en milieu HLM, elle est un refuge du corps et de l'esprit, un lieu où l'intimité est la plus à même de se développer dans un appartement. Bien sûr, le parking, situé sous quantités de fenêtres, n'offre pas l'intimité de la salle de bain. Mais dans des quartiers moins portés de nos jours aux relations de voisinage, l'espace public qu'il soit occupé en groupes ou de façon solitaire, l'est en tout cas toujours à partir de chez soi.

D'autant que le chez soi bénéficie, au niveau du parking, qui, à contrario de l'école ou de l'appartement n'est pas une espace clos, de ce qui nous semble faire office de parois : le travail, auquel le bricoleur s'adonne en son sein. La mécanique exige habilité et concentration et fonctionne par ce faire comme une bulle protectrice. Elle cloisonne, protège, l'individu ainsi concentré, qui ne se soucie que de la tâche qu'il a à faire et le protège d'un voisin par trop entreprenant. La difficulté de la tâche, l'afflux massif de clients pouvant venir tous en même temps, nécessitent, en outre, de ne pas perdre du temps. En somme le bricoleur tire parti au sein du parking sis dans l'espace public des qualités d'abri que possède l'activité de la mécanique ou du bricolage qui isole. De fait, on ne dérange pas impunément quelqu'un qui travaille sur sa voiture. Quand l'un s'affaire autour, nous explique Monsieur Olga, d'autres peuvent se tenir non loin, les mains dans les poches, profitant de la présence d'un bricoleur pour parler avec ceux que l'activité ou son motif peuvent attirer. Le parking bénéficie en quelque sorte du respect concédé à la personne qui travaille. Le travail, que l'on a à y faire – celui là même qui donne motif à une présence à priori pas toujours tolérée dans l'espace public - demeure, à l'heure du moindre emploi, encore une valeur. A la différence de l'école,

cette institution assaillie par les incivilités de jeunes indociles n'attendant de celle-ci ni progression sociale, ni emploi à sa sortie, le travail ressort, même encore auprès des jeunes, comme une valeur, si ce n'est une institution auquel on adhère encore. En des lieux où la voiture de l'étranger est systématiquement visitée, insistons sur ce point déjà évoqué dans le chapitre précédent, les personnes improvisées camionneurs et déménageurs lorsqu'elles sont extérieures au quartier ne craignent pas pour leurs outils de travail : leurs petits camions ou véhicules utilitaires seraient respectés par les jeunes.

Et puis comme le souligne Monsieur Olga, on ne dérange pas quelqu'un qui entretient sa voiture. Ce bien rattaché directement à la personne, qui est le prolongement de soi, comme le parking est l'extension de l'appartement, se fait pour soi seul. Entretenir une voiture n'a pas le même sens que entretenir une maison. « *Moi, je lave seul. De toute façon, on n'aide pas. C'est à dire quelqu'un qui lavera sa voiture, on ne prendra pas une éponge pour laver sa voiture. On est là à côté pendant qu'il lave. On discutera à côté avec d'autres pendant qu'il lave sa voiture. On ne va pas l'aider. C'est vrai, je ne sais pas pourquoi, mais, maintenant je vous dis pourquoi. Il y en un qui lave sa voiture, il y en aura quatre qui auront les mains dans les poches à discuter ensemble et lui il lavera sa voiture. Je sais que si c'est ailleurs, dans un autre endroit, si c'est peut-être quelqu'un qui bricole dans une maison qui fait la peinture, on prendra un rouleau. Mais quelqu'un qui lave sa voiture, on ne prendra pas une éponge pour laver ou un chiffon pour essuyer avec lui. On est à côté, on regarde, on discute. S'il démonte une roue, c'est pas pareil. On va lui rapprocher quelque chose. Pour faire ces trucs là, c'est pas personnel, mais on a toujours tendance à laisser faire. On l'encouragera de temps en temps, ou, on dira plutôt là il reste une trace ».*

L'espace public résidentiel, par nature plus privé que celui de la ville centre, obéit à des règles de coprésence, non pas émises par l'autorité publique, mais locales, propres aux quartiers et à ses habitants (Remy, 2001). Le travail, qui détermine le mode de présence sur l'espace public, peut en constituer une. Une autre règle est celle, rapportée par nombre d'auteurs, qui consiste à moduler sa fréquentation des espaces publics en fonction de celles des autres, que l'on ne tient pas à y rencontrer. Pour plus de tranquillité, les mêmes lieux peuvent être occupés par des gens différents qui se succèdent dans le temps, les femmes le matin, les jeunes le soir (Remy, 2001, Lefeuvre, 1993), où si l'on prend le cas du parking, de ce qu'on l'on souhaite y faire ; briquer sa voiture sans être déranger, ou parler avec les autres, ainsi que le dit monsieur Olga. *« Le samedi, c'est plus la rencontre. Moi, je sais, je parle plus avec eux, si j'ai déjà*

travaillé le vendredi. Je sais, que le samedi, ça me prendra du temps et puis, on ne restera pas la journée. Si on reste la matinée, on descend : il est 9h30, jusqu'à peut être 11 heures et demi ou midi. Si j'ai la voiture à laver, je sais que je passerai moins longtemps à laver. Je sais peut-être qu'ils viendront pendant que je lave ma voiture ou c'est moi qui irais vers eux pendant qu'ils nettoient leur voiture. Je la lave donc finalement plutôt le vendredi, pour être plus disponible le samedi. Pour parler plus »

1.2.2.3 Le parking, la bibliothèque, deux espaces à la frontière du public et du privé, tirant parti des vertus d'abri d'une activité ou d'un lieu qui isole

Le parking met en présence des individus ou des groupes affairés côte à côte dans une activité qui isole. Celui de la cité Jupiter, plus particulièrement occupé par les mécaniciens, accueille sur ses bords une grappe d'enfants plongés dans la lecture *d'Auto-moto*. Ceux-ci sont sages et concentrés dans cette autre activité, pour le moins individuelle et qui isole, qu'est la lecture. La revue (consacrée à la voiture) un peu chère, celle-là même que nous nous procurons pour notre thèse mais que rares sont ceux à acheter dans nos entretiens, se prête, passe de main en main. Bilal fait circuler, en l'occurrence, quelques numéros de *Rétroauto*, dont il se sert pour son commerce – notamment pour les annonces- et dont il possède toute une collection.

Le parking, un peu bibliothèque sur les bords, n'est pas sans entretenir à Aulnay quelques accointances avec l'antenne de la bibliothèque municipale des quartiers Nord. L'importance de la mécanique sur les parkings, en premier lieu, a incité les bibliothécaires à acheter le *Manuel d'entretien et de réparation auto* (1994) des éditions anglaises Haynes. Ce manuel est une véritable encyclopédie en neuf tomes où le mécanicien novice ou expérimenté peut apprendre, du plus simple au plus complexe : comment remonter le moteur, faire un peu de carrosserie et d'électricité sur la Golf II, la Jetta (volume 1), la Peugeot 405 (vol 2), la Peugeot 205 (vol 3), la Peugeot 309, la Peugeot 106, la Peugeot Corsa, autant de modèles qu'on peut voir sur la place publique. Notons que cette bibliothèque est la seule parmi les quatre antennes municipales de la ville d'Aulnay a avoir acquis ce type d'ouvrage, dont chacun des tomes couvre toutes les versions d'un même modèle- par exemple la Renault Clio Diesel - des années 1990 à 1994. L'activité que l'on peut exercer seul, à défaut de pouvoir s'apprendre à l'école, ou dans le monde du travail, peut s'enseigner en solitaire, par l'intermédiaire des livres. C'est tout au moins le cas de Monsieur Li, qui, ainsi qu'il le dit lui-

même à propos de la mécanique : *«s'il y a quelque chose qui me bloque dans n'importe domaine, je cherche les bouquins.* » Mais par-delà Monsieur Li, nombreux sont ceux à se référer au manuel des Editions Haynes de réparation de la voiture très emprunté ou lu selon la bibliothécaire interrogée. Notons que la bibliothèque est un équipement de proximité, dont il n'est jamais fait mention dans la littérature tant sociologique, architecturale, urbaine ou géographique, alors même que son implantation dans les quartiers populaires participe d'un vaste mouvement de démocratisation de la lecture, engagé dans les années 20 avec les premières bibliothèques populaires, et qui n'a cessé de se poursuivre ensuite. Annexes de bibliothèques municipales, bibliobus, ont été installés dans les grands ensembles, avec le soutien notamment dans les années 60 des associations et de certains maires, en vertu de l'idée que la lecture est émancipatrice, sinon libératrice ou subversive, puis dans le cadre d'une politique de la ville ; elles ont pu tirer profit de subventions d'Etat cherchant à rapprocher le livre de la population. La bibliothèque, qui incarne, de fait, le principe fondamental de démocratisation, a pu offrir aux états, mais aussi aux communes, cherchant à affirmer symboliquement l'image de leur ville par celle de la culture et du savoir, le support discret de sa sacralité. « *Il faut venir à la bibliothèque, comme si on entrait dans une cathédrale, disait en 1981 le maire de Valenciennes* » (cité par Anne-Marie Bertrand, rédactrice en chef du *Bulletin des Bibliothèques de France*, 2002).

Très présente dans les quartiers, la bibliothèque est aussi très fréquentée. Bruno Maresca la mentionne sans pour autant s'y attarder, à coté des fêtes et terrains de jeux, au nombre des espaces publics investis par la population maghrébine (Maresca, 1993). Mais si la bibliothèque s'avère utilisée, l'on notera qu'elle l'est particulièrement par l'individu cherchant à s'isoler. Laurence Buffet (2002) mentionne l'exemple d'une fille qui va à la bibliothèque pour s'isoler, quant sur notre site peut être évoqué le cas d'un jeune, qui s'y rend pour la même raison, quand le besoin de sortir de chez lui le prend. A l'heure où l'on s'inquiète d'une baisse généralisée de la lecture ou d'une augmentation du nombre de gens qui ne sauraient plus lire, la bibliothèque est là, et peut être plus qu'ailleurs, encore valorisée pour les valeurs de refuge qu'offre, sinon le livre ou du moins le respect qui lui est peut-être encore attaché, le lieu clos dévolu à la lecture. En bref, à contrario du parking, du parc ou de la place, celle-ci tiendrait ses qualités de son architecture fermée. Dans l'espace libre et trop ouvert à tous vents et voisins, certains habitants tireraient parti de l'espace un peu sanctuaire qu'est la bibliothèque. Sylvaine Olive (2003), journaliste à l'hebdomadaire *Lire*, auteure d'un article sur la lecture des jeunes, le remarque notamment, à propos de la bibliothèque de Clamart,

bibliothèque pilote en son temps - implantée en plein cœur de quartiers qualifiés aujourd'hui de sensibles - et qui fut la première à proposer des rayons pour les enfants. Elle rencontre un certain succès auprès des jeunes, mais aussi, si l'on croit dans un autre article Pierre Alain Fournier (1984), des parents semblant, selon lui, la prendre pour un jardin d'enfants. Les jeunes, poursuit Sylvaine Olive, l'utilisent à défaut de toujours véritablement lire, pour le caractère confiné de son architecture. Le bâtiment, construit en 1965, selon les principes modernistes des célèbres architectes de l'atelier de Montrouge, ne semble à priori pas d'un abord facile, l'entrée, en retrait, et non alignée sur la rue, n'est pas mise en évidence. Cette journaliste semblait en premier lieu le regretter. L'équipement ne devait-il pas au contraire s'ouvrir au quartier dont il tentait de se rapprocher ? Or, en fait, cette bibliothèque tiendrait l'importance de sa fréquentation de son isolement. Les antennes de quartiers installées, précise de son côté Pierre-Alain Fournier, dans des locaux plus petits et plus rébarbatifs que les bibliothèques centrales, auraient contribuer à démystifier l'image d'une bibliothèque solennelle et imposante, lieu d'un savoir inaccessible.

La bibliothèque en lequel l'individu se rend pour tenter de s'isoler partage avec le parking quelques caractéristiques spatiales - la proximité d'avec le logement ; son statut un peu hybride d'espace mi-public mi-privé.

Car l'équipement, en des quartiers dits sensibles où l'on n'est pas supposé lire, joue sur la proximité. Le maire de Corbeil Essonne le mettait bien en avant, lequel, en 1981, l'exprimait en ces termes : « *Je voudrais que chaque habitant aille chercher son livre comme il irait chercher une baguette* ». Et de fait, si l'on s'arrête sur le type de livres empruntés à la bibliothèque, désireuse de répondre au besoin du public auquel elle s'adresse - le manuel d'entretien et de réparation de la voiture, comme nous avons pu le voir à Aulnay, des livres de cuisines empruntés par cette mère de famille citée par Buffet (2002), la bibliothèque, à défaut d'exaucer complètement les vœux du maire de Corbeil, n'en pourvoit pas moins à des besoins que l'on peut dire relever du quotidien ou de la sphère domestique. Elle est en effet non loin de la maison et utilisée par les membres de cette dernière - les femmes, actives dans la cuisine, les hommes, en dessous, affairés dans le garage - pour les activités qu'ils font en son sein.

Certaines parmi les personnes interrogées, y atterrissent en outre par désoeuvrement. C'est le cas de cet homme, la soixantaine, que nous rencontrons sur le parking de la bibliothèque et qui en sort justement. Ce dernier, après être venu nous parler, intrigué par notre présence, s'arrêtera ensuite l'entretien passé, sur le parking de la bibliothèque. Un des jeunes interrogé

sur le parking Jupiter un autre jour, nous rapporte être passé en premier lieu, sur le parking. Ne voyant personne, celui-ci s'est rendu, ne sachant quoi faire, à la bibliothèque, pour revenir à nouveau sur le parking, cette fois ci fréquenté par d'autres adolescents. Si donc la lecture est pour beaucoup une affaire de milieu social, le public des bibliothèques, variable d'un lieu à l'autre, réunit le plus souvent, par-delà les grands lecteurs, ceux également, qui auraient plus de temps pour lire, selon Christian Baudelot[69], les jeunes, les retraités, non enfermés par le rythme du travail. En des quartiers où pour cause de moindre emploi, on a parfois vraiment du temps devant soi, l'antenne municipale de la bibliothèque dans le quartier des 3000, à Aulnay-sous-Bois, est notamment fréquentée par les jeunes semblant osciller entre ces deux lieux, à la frontière du privé, et du public, et qui se côtoient. Ces derniers échouent de temps à autre à la bibliothèque- équipement de proximité, pourvu d'un parking destiné à un public qui l'utilise peu, vu qu'il s'y rend à pied, et devenu, de ce fait l'espace de rencontre des jeunes. Ils y viennent justement pour sa qualité d'espace située à la frontière du public et du privé, et donc, de seuil, que de Singly (1997), confère, par-delà les quartiers, à la bibliothèque en général, mais que nous décelons nous dans celle des quartiers. Car la bibliothèque, selon de Singly (1997), est, finalement comme le parking, un espace public possédant les attraits sans les inconvénients de l'espace privé. L'un et l'autre bénéficient de l'impression d'intimité que leurs utilisateurs semblent y trouver.

.

L'impression d'intimité peut s'obtenir de différentes façons. Dans l'espace par trop ouvert et continu du grand ensemble, certains semblent tirer parti des vertus d'abri que peut offrir la cellule voiture**.** La voiture est un espace privé, qui si l'on prend le cas de celle du représentant de l'institution, peut être la cible des violences portées en lieu et place de sa personne ou de l'institution qu'il incarne, mais que certains si l'on en croit l'anecdote que nous a rapporté un acteur de rue, tendrait à prendre pour un lieu public. Celui-ci aurait retrouvé un matin dans sa propre voiture un jeune qui y aurait passé la nuit, un jour où il ne désirait pas rentrer chez lui. La voiture est un bien très personnalisé – on n'y entre pas comme cela, à moins qu'elle n'appartienne à un acteur public. Monsieur Quieri exprime la nature des relations qu'il entretient avec Madame Cordé, en disant qu'un jour il l'a emmené dans sa voiture. La voiture est un objet véritablement individualisé, sise dans l'espace public, qu'il n'est pas rare de voir occupée par des jeunes autant que des adultes. Sur le parking du marché à Aulnay, à la tombée de la nuit, dans le lot de voitures stationnées, on peut voir, trois ou quatre voitures

[69] Baudelot, Christian, Cartier Marie, Detrez Christine, 1999, *Et pourtant ils lisent*… Le Seuil

habitacles occupées. Certaines le sont par des hommes qui parlementent en leur sein, d'autres, pas des hommes qui y demeurent seuls et cela pendant au moins l'heure que nous prenons à les observer. A l'instar de l'abri bus situé à quelques mètres de là, squatté par deux hommes algériens d'un certain âge du foyer limitrophe, non dotés de permis de conduire venus s'y asseoir, la voiture permet à l'homme seul ou en groupe de rester à l'abri des regards, dont il se soucie d'autant moins, lorsqu'il est extérieur et travaille à sa réparation, concentré qu'il est dans une activité qui isole.

En résumé, l'individualité semble pouvoir trouver à se déployer là où on l'attend le moins, dans les quartiers d'habitation, qu'il est coutume de comparer à des villages, par trop marqués par l'importance des regards et commérages. L'individualité, si l'on considère, ce qu'on omet toujours de faire, l'espace public corrélativement à l'espace privé supposé pourtant le définir, parvient à s'immiscer, en des quartiers où la présence de l'autre peut s'avérer envahissante à l'intérieur comme à l'extérieur de l'appartement, dans l'espace public même du grand ensemble. Car les lieux auxquels il peut être conféré les qualités attribuées habituellement à l'espace public – à savoir la possibilité en son sein d'être un quiconque et de pouvoir se sentir avant tout un individu non affilié à un groupe - peuvent prendre n'importe quelle forme. Et à ce titre, à l'heure où l'institution est en crise, l'on notera que certains équipements parviennent encore à remplir la fonction d'espace public, dès lors qu'ils pourvoient aux désirs d'autonomie de l'individu. Tous ne le font : car ainsi que le rappelle Le Goff, (2005) l'institution a du mal à assurer son rôle face à des individus qu'elle considère comme de plus en plus centrés sur leur propre personne. Aussi, en des quartiers amplement fournis en centres sociaux et autres équipements par trop affiliés à l'assistanat, il n'est donc pas étrange que la fonction d'espace public nous semble pouvoir encore être dévolue à l'école, laquelle s'efforce dans le but de mieux former le citoyen, d'isoler l'individu de sa famille, ou encore, à la bibliothèque dont le parti architectural tend à sanctualiser ce pour quoi elle sert, la lecture. Ces lieux peuvent être publics ou privés, peu importe, puisque le caractère privé d'un espace dépend de l'impression d'intimité qu'il dégage. L'espace clos qu'est la bibliothèque l'autorise, l'espace ouvert qu'est le parking également. L'impression d'intimité peut de fait être fonction de ce qu'on y fait dedans. Le parking est le lieu d'une activité individuelle – la mécanique au même titre que la lecture : l'une et l'autre concentrent et donc isolent. Mais la mécanique que l'on peut faire sur le parking, au même titre que la lecture – celle-ci pouvant s'adonner dans l'espace public qu'est la bibliothèque ou comme nous avons pu le voir à Aulnay sur le parking - isolent peut-être d'autant plus que l'une et l'autre sont des

institutions : elles sont respectées, en cela qu'elles sont constitutives de l'individu et répondent à son besoin d'autonomie.

L'espace public, fréquenté, donc, aujourd'hui au niveau du parking, autant par la voiture que par l'individu l'est peut être plus, à l'heure où l'individualisme est bel et bien ancré dans la société, qu'on tendrait à privilégier le chez soi. Le parking est au même titre que la bibliothèque un équipement de proximité dont le caractère public n'est pas celui attendu habituellement des équipements. L'un et l'autre tirent parti de la proximité d'avec la maison en même temps que de leur éloignement. L'un et l'autre allient les qualités du privé ou de l'intimité qui leur sont concédés à celles du public en lesquels ils s'inscrivent. Le parking doit ses qualités publiques à son caractère privé ; la place de stationnement vécue dans la continuité de l'appartement, comme une parcelle privée, côtoie une autre parcelle parking. Et de fait l'aire de stationnement que l'on s'autorise à occuper, parce qu'elle est privée - ceci autant par soucis de bienséance que par désir de solitude – permet aussi de tirer parti de la présence de l'autre. Les HLM ne sont pas des villages, mais des morceaux de ville abritant aujourd'hui des habitants qui sont avant tout des urbains. Et si ces derniers n'ont plus forcément envie de revivre la promiscuité des anciens villages, la promiscuité avec des inconnus n'est pas pour autant rejetée. Etre seul mais pas seul pour autant, car au milieu d'autres ne constitue t-il pas une qualité appréciée par les habitants des anciens corons du Nord de la France ; la cour en leur sein était un espace intérieur au sein duquel l'on pouvait rester, s'asseoir seul, tout en regardant passer les gens. Le lotissement pavillonnaire serait apprécié, dès lors qu'il fait se regrouper plusieurs maisons pour la même raison. Le jardin encerclé de clôtures est accolé au jardin du voisin, lui-même circonscrit et bien délimité par sa clôture. Mais la parcelle parking n'offre t-elle pas la même chose dans l'enceinte même du grand ensemble ? Le travail en lequel on se consacre fait office de cloison : il autorise la présence-absence de l'individu. La cloture – ou le travail – en l'occurrence se présente comme une frontière dont la fonction, théorisée par maints auteurs, (dont Simmel, et Certeau (1980) est, donc, de séparer mais aussi d'unir. La frontière, qui peut prendre des formes diverses – une porte, un fleuve, pour prendre les exemples donnés par Certeau, - articule deux espaces disjoints, fait office de médiation. Dans les cas qui nous intéresse la frontière – clôture ou travail – permet de marquer une distance avec le voisin, en même temps que d'en accepter la présente. Mais le travail est une cloison peut être un peu spécifique, dans le sens, qu'il donne lieu à une plus grande ouverture à l'autre, comme nous le verrons dans le chapitre suivant.

1.3 Un espace à part

1.3.1 Etre entre soi bricoleur et par-delà bien des clivages

1.3.1.1 Un espace en partage.

Le parking ou l'individu parvient à s'isoler est aussi le lieu d'une certaine mixité sociale, à l'instar finalement du marché, voire de la bibliothèque si ce n'est qu'à la différence de ces derniers, l'espace est masculin. Et de fait, les individus et les groupes mis en présence sont hétérogènes. La typologie des bricoleurs esquissée dans le chapitre précédent l'a mis en avant, la population des hommes bricoleurs en l'occurrence, relève d'une catégorie hybride. Peuvent y être intégrées les « *pères de familles* » pour reprendre l'expression en usage dans les quartiers étudiés, les mécaniciens « professionnels » - que les susdits« *pères de familles* en fassent partie ou non-, les bricoleurs d'un dimanche susceptible à l'heure des RTT ou du chômage de se prolonger dans la semaine, l'individu, rarement dehors mais en place le temps nécessaire à une réparation. Et puis, dans cette ambiance laborieuse, jeunes et adultes habituellement en conflit, sont ici les uns à côté des autres. Les jeunes lorsqu'ils bricolent peuvent s'affairer sur le parking des plus anciens. Le bac à sable et le square, nous l'avons dit, ne sont pas forcément bien loin, certains peuvent y échouer à l'occasion d'un jeu de cache-cache : le parking peut recueillir l'« individu enfant » tirant parti de son effervescence ou de l'ombre d'un capot ou de l'intérieur d'une épave lui permettant de se cacher. Le père de famille peut, aussi, compte tenu du temps qu'il passe sur le parking jeter un œil sur le fils qu'il a la charge de surveiller ou d'amener avec lui. Tout petit, le fils de Monsieur Dumus copiait un peu son père, occupé de quelques bouts de bois, planches et ficelles. Moins enclin plus grand à suivre le modèle du père, il se contentera plus tard de jouer à ses côtés, jusqu'au jour, où, sorti de sa concentration, Monsieur Dumus se rendit compte que celui-ci était parti en vélo, jusqu'à - s'énerva sa femme, alertée d'un coup de téléphone pour qu'on vienne le rechercher -… Paris. L'activité qui isole peut faire oublier son très proche environnement.

Le taux d'activité sur le parking, fonction évidemment du volume d'affaires en cours et en attente, dépend aussi pour beaucoup des intempéries. Nombreux, en conséquence, sont les individus ou les groupes de bricoleurs à se retrouver en même temps les uns sur leur propre place de parking à deux pas de celle d'un autre s'y activant également, les autres sur la portion de parking concédée aux travaux de la mécanique. Et de fait, le parking qui s'anime lorsque le temps est clément, fait figure véritablement d'espace public si l'on entend par ce terme un lieu où les personnes mises en présence s'avèrent étrangères les unes aux autres. La présence, rituelle, effectuée, c'est selon, le soir, le matin, le week-end, ou en semaine, pour beaucoup assidue, redouble pendant la période estivale, saison durant laquelle certains peuvent travailler jusqu'à douze heures par jour. Le parking, alors en pleine ébullition l'est d'autant plus que le besoin de réparer sa voiture à l'approche des vacances assure un plus grand nombre de clients**.** Certains se dépêchent d'être là avant les autres pour avoir une place à l'ombre et la canicule rappelle au carrossier turc les bienfaits du parking souterrain Jupiter aujourd'hui fermé ; tout le monde s'entend cependant à dire qu'il suffit que l'un sorte réparer sa voiture, pour que tous les autres fassent de même. Le bricoleur en somme attire le bricoleur. *"Certains jours, j'en ai vu 10 alignés là »* dit le gardien, lequel emploie pour désigner le parking, non pas le terme d'atelier usité par nous jusqu'ici, mais celui d'usine, plus à même de décrire l'ébullition d'un espace faisant se juxtaposer quantité d'hommes y travaillant.

La proximité du voisin, acceptée dans l'espace tout au moins circonscrit du parking, peut même parfois être aussi recherchée**.** Le bricolage, répétons-nous, dans le sillage de Pierre Sansot (1991), est une activité pour beaucoup encore masculine : elle transcende les classes. Et pourquoi pas les clivages habituellement observés dans l'espace public des quartiers ? Le parking que l'on se partage est le lieu d'un partage d'intérêts – la mécanique , la voiture – mais aussi de règles, propres à susciter des échanges entre des individus réunis dans un entre soi, étiquetés bricoleurs ou amateurs de voitures**.**

1.3.1.2 La voiture, au centre, un objet travaillé, vénéré, vulnérable, matière à de plus amples partages

Entre voisins de places de parkings, ou de parkings, de fait, l'entraide est de mise. Entre bricoleurs, on n'hésite pas à s'échanger conseils et outils. Des jeunes vont montrer leur auto pour un conseil. L'un d'eux qui a un problème de carburation fait le tour des mécaniciens. A Jupiter, les 15-16 ans regardent des 19-26 ans le nez dans le moteur et passent de temps en temps les outils. Mimoun, doté d'une « camionnette établi à outils », fournit beaucoup de monde. Et de fait, comme le déclare Monsieur Thibault, pour qui le problème ne se pose pas, car sa voiture, une BMW de modèle récent, exige pour sa réparation la technologie nouvelle du garagiste : « *pour bricoler, il faut avoir de la compétence mais aussi des outils et des appareils* ». Le parking Jupiter, réputé pour la professionnalisation de ses mécaniciens attirerait par delà ceux de la résidence, d'autres habitants du quartier des 3000 car selon monsieur Paul,'on a plus de chances d'y trouver, si le besoin s'en ressent, l'outil manquant. « *Les gens, quand ils font de la mécanique, viennent ici, car il y a plus d'outils* », nous explique t-il. Et de fait, comme le rappelle le *Manuel d'entretien et réparation auto* des éditions Haines (1994), dans son premier chapitre intitulé « Outillage et équipement », si l'outil fait le bricoleur, il n'en demeure pas moins que l'outil, que l'on prête ici sur le parking, coûte cher. « *Un jeu de bons outils est une nécessité absolue pour quiconque envisage l'entretien et la réparation d'un véhicule automobile. Pour l'automobiliste qui n'en possède pas, leur achat s'avérera une dépense considérable qui annulera une partie des économies réalisées en effectuant lui-même les travaux* (page 1). Dans l'atelier mécanique, selon Farid, « *on se prête aussi les clients entre nous, et on se donne des coups de main, comme ça il n'y a pas de problème* ». L'échange de clients permet le partage d'un marché entre des mécaniciens susceptibles d'entrer en concurrence.

Une partie s'entraide donc, comme le résume le gardien de La Lutèce : « *C'est plutôt des jeunes avec des plus vieux. Enfin non, les jeunes vont voir les plus vieux, comme il y a des jeunes avec des jeunes. Cela dépend de ce qu'il y a à faire, je pense qu'ils tirent profit de l'expérience des anciens, par rapport aux nouveaux et ainsi de suite. Il y a des anciens pas très doués, mais ils sont mieux pour autre chose et vice-versa.* » . « *On donne un coup de main*, dit un homme, *car on sait que demain il peut nous aider à poser le papier peint. Ce qui*

ne veut pas dire pour autant, que demain il ne va pas casser ton auto". L'entraide est une forme de don, qui, à défaut de garantir la fiabilité d'une relation, tend tout au moins à la prolonger dans le temps : elle sous-tend le contre don.

L'amour pour l'automobile et la mécanique tend à faire se rencontrer des gens qui, hors du parking, ne se disent mot, parce que, selon le gardien, « *la voiture, c'est un partage de passion, et c'est l'utilitaire qui sert à tous ».* Pour monsieur Olga, c'est tout à la fois l'intérêt pour la voiture ou son entretien et l'attrait pour le travail bien fait qui réunit les gens. *« Ca dépend des curiosités des gens, quand on a une belle voiture ou une voiture banale mais ancienne et bien entretenue, bon ça peut rapprocher, où alors les gens viennent nous voir pour demander comment on arrive à avoir une pièce, comment on se débrouille pour avoir une voiture si bien entretenue ».* La brillance de la carrosserie du voisin invite à l'échange. Lequel parmi les mille produits offerts sur le marché pour l'entretien de la voiture est utilisé ? La question, donnée en exemple par monsieur Olga, et qui sans nul doute peut être assimilé à un compliment, sera suivie au fil du temps de plus amples conversations avec un voisin avec lequel on ne parlait pas auparavant. Même monsieur Li, le cambodgien, habituellement calfeutré chez lui, s'en étonne. Depuis qu'il s'est mis à réparer sa voiture sur la place de stationnement le long de la rue Degas, sous sa fenêtre, il s'est fait aborder à plusieurs reprises pour un conseil mécanique par des hommes qu'il ne connaissait pas. « *On m'a même demandé des renseignements sur la polarisation de l'accumulateur de batterie, un monsieur m'a montré sa feuille où il y a le schéma du contact, peut-être voulait-il changer de batterie. Je lui ai dit qu'il fallait démonter avant de commencer la réparation, ça, c'est un truc, c'est dans le cours d'électricité de classe de 3^{e}, si le positif touche le négatif, ça donne le court circuit* ». Cet homme avec qui monsieur Li n'avait jamais échangé de mot, résidait dans la montée d'immeuble avoisinante à la sienne. Sur le parking Jupiter, le spécialiste en réparation de voitures de collection (Bilal), virulent dès qu'il parle de tous ses voisins sans exception, bavarde avec monsieur Pardi, celui-là même qui laisse traîner ses sept Citroën et qu'il venait de dénigrer plus tôt. Ce dernier, lorsqu'il ne bavarde pas, rapporte le gardien, travaille main dans la main près du serrurier avec lequel il est devenu ami.

Un jeune nous raconte s'être fait abordé à plusieurs reprises alors qu'il était sur le bord de la rue en train de laver sa voiture, et ce par différents types de passants : un couple à la retraite, un autre moins âgé, une jeune femme, l'un échangeant un grand sourire, l'autre lui adressant

une plaisanterie du type « *Eh tu veux pas laver la mienne* ». Lui, attribue la raison de ces échanges relativement plus chaleureux et plus engageants que le simple salut au fait que *« Ca fait bien de voir un jeune laver une voiture* ». Le travail, en somme, est une valeur susceptible de susciter des échanges non escomptés en d'autres coins de la résidence. Mais le parking est un espace où le passant s'autorise d'autant plus une dérogation aux règles de civilité minimale de l'espace public –forme d'inattention polie à l'autre, tel le bonjour bonsoir, dans le but de marquer une distance d'avec l'autre - qu'il un espace peu envahissant. La tâche qui semble absorber le mécanicien, le bricoleur ou laveur de voiture garantit le passant d'un contact bref.

L'attrait pour la voiture, belle, bien entretenue, ou bricolée, fait certes parler les gens. Mais la crainte de se la faire voler conduit à tout un petit cérémonial, qui n'est pas sans créer à son tour de la relation sociale. Ne se permettent tout d'abord de s'entretenir de voitures que des gens qui se connaissent de vue : *« Bon, enfin, ça ne se passe pas sur la route. Car sur la route aujourd'hui, on n' a confiance en personne. Mais si quelqu'un du quartier vient, qu'on a l'habitude de voir - on sait que c'est quelqu'un d'ici, quelqu'un du quartier - on peut l'approcher plus facilement que quelqu'un qu'on voit sur la route. Quelqu'un du quartier, on peut l'aborder plus facilement. Pour aborder une personne, il faut l'avoir vu d'abord. La voiture, toute seule on peut la regarder mais bon. Quelqu'un qui a une belle voiture, on regarde sa voiture mais on ne sait jamais ce qu'il peut penser. On dit attention, je n'aime pas qu'on regarde ma voiture, comme ça. Parce que ce ne sont pas toujours les gens bien intentionnés qui regardent. On ne sait jamais ce qu'il regarde, ce qui peut bien l'intéresser. Quelqu'un du quartier, on sait qu'il est du quartier. On ne va pas tourner autour d'une belle voiture comme ça. Ah non, il faut mieux éviter. On ne connaît pas la personne, quelqu'un qui arrive dans le quartier avec une belle petite, une décapotable. On va pas lui tourner autour* ».

La voiture, selon monsieur Olga, parce qu'elle est un bien privé vulnérable, ne peut-être regardée qu'en présence de son propriétaire à qui il convient de manifester l'honnêteté de ses intentions. *«Il vaut mieux éviter de tourner autour d'une voiture, d'essayer de regarder à l'intérieur comme on fait au Salon (de l'auto). Moi, je vais plus facilement quand il y a quelqu'un. Comme on dit, c'est pour mon honnêteté, je ne sais pas si ça joue mais je préfère y aller quand la personne est là. Sinon elle peut penser qu'on veut faire un repérage* », continue monsieur Olga.

Le parking apparaît par conséquent comme un lieu où les relations sociales sont plus poussées par exemple que le hall d'entrée dans la mesure où celui qui admire une voiture doit dépasser les protocoles de civilité habituelle qui régissent la vie dans l'espace public. Le contact avec l'autre réduit à sa plus simple expression dans l'espace public de la ville, analysé par Goffman, réduit, dans le quartier d'habitation au simple bonjour, doit être plus appuyé sur le parking sinon le propriétaire pourrait croire qu'on en veut à son véhicule. Il faut au contraire si on souhaite regarder sa voiture, attirer son attention et lui démontrer par un échange de parole sa bienveillance. Tel voisin, ainsi que le donne en exemple monsieur Olga, se renseignera sur la marque du produit qui permet une telle brillance, le lieu où l'on a pu se procurer de telles jantes.

Le parking, en tout cas pour beaucoup se présente comme un espace à part. Il serait même de l'avis du gardien : « *un point d'attraction dans la résidence, ou comme* - il le dira à plusieurs reprises dans l'entretien - *un lieu de rencontre*. Sur le parking, « *du coup*, explique t-il, *il n'y a plus les différences. Les gens arrivent à communiquer correctement sur leur passion. Je veux dire par exemple, au niveau de la religion, ils arrivent à mettre ça entre parenthèse alors que théoriquement avec tout ce qui se passe dans le monde, c'est impossible. On peut voir un noir, par exemple, qui fait de la mécanique avec un arabe, alors que généralement on voit bien, que c'est cloisonné d'une certaine manière. Au niveau de l'immeuble, ils se disent bonjour, c'est tout mais au niveau de la voiture, ils vont mettre les mains dans le cambouis, l'un comme l'autre, c'est au niveau passionnel que ça se passe. Tout ce qui est hors de la passion, ils le mettent de côté. (.). Ici leur religion, ils ne l'appliquent pas, comment pourrais-je vous dire, ils ne sont pas bornés là-dessus. Si, l' un à côté a besoin d'un coup de main et que eux savent le faire, ils le font. Ils ne vont pas chercher à savoir s'il est chrétien, juif, ils en ont rien à faire. La voiture rassemble beaucoup. C'est pour ça que c'est pas un élément de distinction de dire, j'ai une voiture »*. Et monsieur Abdelrami, de renchérir : « *il n'y pas de clan, ici on est tous pareil, il y a le noir, le blanc, le rouquin, il y a le portugais, l'Italien, le gitan, le français, le noir, l'africain, l'arabe, il y a l'asiat, je vous assure, il n'y a jamais de bagarres »*.

Les termes employés pour parler d'autres bricoleurs rencontrés sur le parking - sympathie, curiosité, amis – tendent également à le confirmer. L'on notera que dans un autre quartier HLM de la ville de Trappes, une habitante oriente un jeune artiste chargé par la municipalité de faire une carte postale du quartier vers le parking car dit- elle, « *c'est le lieu de rencontre*

de la cité », même si celle-ci s'en désole car en tant que femme, elle n'y a pas accès. La photo du parking, retenue par l'artiste, éditée sous forme de carte postale distribuée par la municipalité, donne à voir de la cité HLM, son parking.

Mais comme nous l'avons dit, on peut être ami de parking sans pour autant avoir son entrée dans l'appartement. Les relations qu'entretiennent les mécaniciens et bricoleurs entre eux semblent souvent se limiter à l'espace du parking. Pour entrer en contact avec un bricoleur, il suffit d'aller sur le parking. Celui-ci, s'il n'y est pas à l'heure désirée, pourra être abordé à un autre moment de la journée, lorsqu'on rentrera garer sa voiture, ou un autre jour. Sur le parking Jupiter, monsieur Paul et monsieur Rachid se joindront par l'intermédiaire du portable, dès lors qu'ils auront des nouvelles concernant les pièces qu'il est convenu d'acheter. Les contacts, à l'inverse, peuvent se poursuivre à l'extérieur du parking d'autant que pour certains cet espace permet parfois de s'extraire du logement. Monsieur Cami allait travailler le vendredi avec son ami mécanicien en préretraite, : « histoire dit-il d'aller *au restaurant* : *moi, comme je travaillais 4 jours par semaine ça me payait les cigarettes. J'ai jamais été trop gourmand, c'était histoire d'être ensemble et d'aller au restaurant* ». Entre mécaniciens, on se voit parfois dehors, nous explique monsieur Olga : on peut se rendre parfois en convoi au Mondial de l'Automobile, ou, pour tester les mérites d'un restaurant, avant d'y emmener, précise Monsieur Olga, un jour sa femme.

Ainsi, l'entre soi bricoleur dissout, au niveau du parking, les communautés clairement constituées dans l'espace public. Comme le dit de Singly (2003), l'appartenance à une communauté n'exclut pas l'ouverture à d'autres groupes, ceux des hommes ou des mécaniciens dans l'espace du parking. Comme on l'observe aujourd'hui, les groupes ne sont pas étanches, et l'on peut osciller d'un groupe à l'autre. Selon Tarrius, la communauté des tziganes aussi fermée soit-elle entretient des relations avec des individus ayant accès aux produits pharmaceutiques, pour s'adonner au commerce de drogues. Et le parking, décrit par le gardien comme un véritable lieu de rencontre, tend à dissoudre pour un temps tout au moins, pendant la durée de l'occupation de l'espace, les conflits, qui la frontière du parking passée, se tissent entre communautés.

1.3.2 Un lieu et des pratiques propices à la réconciliation de conflits

1.3.2.1 A propos d'un conflit trouvant ses origines dans la sphère du travail– les jeunes sur-représentés sur la scène publique, les pères absents

Le parking, habituellement perçu comme un espace de conflit, ne peut-il être vu, au contraire, comme le lieu de réconciliation d'une population qui, au-delà de ses frontières, s'affronte ?

Ne peut-il être perçu – les jeunes s'y trouvant, dès lors qu'ils travaillent aux côtés des anciens - comme le lieu de résolution d'un conflit, qui semble se poser pour beaucoup en termes de générations. Dans les quartiers, le dernier arrivé n'est pas toujours bien accueilli, soit qu'il endosse le rôle de bouc émissaire, et cristallise sur sa propre personne la paupérisation du quartier (Elias, Scotson, 1997 ; Mot**,** 1991**),** soit plus simplement, qu'il ne comprenne pas les règles anciennement constituées du quartier (Remy, 2001). Mais dans ce type de conflit, où les anciens habitants ne sont pas toujours enclins à apprécier les nouveaux, la première vague d'immigration cherche à se distinguer de la suivante ; n'est-ce pas entre la communauté des adultes et celle des jeunes, accusée aujourd'hui de ne plus répondre aux normes de la société, que les mésententes sont sinon les plus criantes, en tout cas les plus affichées ou voyantes ? Les grands ensembles sous le feu de l'actualité le sont, en raison depuis les années 80, de ces fameuses violences « dites urbaines », attribuées aux jeunes résidant en leur sein. Ces violences que l'on mesure de temps à autre en termes d'émeutes, quotidiennement dans les quartiers, en termes d'incivilité, avec une présence par trop soutenue dans les halls d'entrée, sont au cœur d'un sentiment d'insécurité particulièrement prononcé dans les ensembles d'habitations sociaux[70]. L'espace public, supposé être accessible à tous serait d'autant moins public, que dominé par la présence des jeunes : « *jeunes à perpétuité* », selon l'expression de Mauger (1999), tenus plus longtemps en raison du moindre emploi sous la dépendance des parents. Accusés aujourd'hui de se livrer durablement à la culture des rues et au monde des « bandes », les jeunes d'aujourd'hui ont hérité du qualificatif de nouvelles classes dangereuses**.** La question des jeunes, prépondérante dans l'espace public des quartiers et des

[70] Ceci tend à les faire se distinguer des blousons noirs des années 60, les loubards des années 70 dont la violence, analysée le plus souvent comme un moment de déviance temporaire, se terminait par l'insertion de ses ressortissants dès lors que ceux-ci entraient dans le monde du travail, faisaient leur service miliaire ou se mariaient.

médias, revient régulièrement dans les entretiens. Mme Dali, par exemple, s'inscrit dans la catégorie recensée par nombre de sociologues, des nouveaux habitants fuyant l'espace public de son quartier pour le motif d'un voisinage dont elle réprouve moins la présence que l'omniprésence du verbe - le commérage - continuellement orienté sur la question des jeunes. « *Dans le quartier, c'est toujours la faute des jeunes,* dit-elle*, il faut un peu les laisser tranquilles* ». Mme Cordé compte au nombre de ceux justement critiquées par madame Dali. Très militante sur le sujet de la drogue et des jeunes, celle-ci n'en est pas à sa première intervention : dans le journal *Le Parisien* - dont elle nous présente sa collection d'entrevues – mais aussi à la télévision où elle a pu exposer à deux reprises les problèmes des quartiers. Ceci met en colère les jeunes en question, véritablement retournés, un jour où nous nous tentions d'en interroger quelques uns, par une émission passée peu de temps auparavant à la télévision, et, qui pour cette raison hésitent à nous répondre agacés, par la stigmatisation de leur propre personne et quartier. L'émission, où était invitée madame Cordé, donnait à voir le quartier du Palais sous l'emprise du commerce de la drogue, la cocaïne et l'héroïne, plus particulièrement. Stéphane, que nous réussissons finalement à interviewer réprouve l'amalgame d'un cas personnel – le drame de madame Cordé âgée de 74 ans et dont deux des quatre enfants sont morts d'overdose, un troisième, décédé à la suite d'un accident de voiture sous l'effet de l'alcool au volant) – lié à un contexte particulier, les années 80-90, concernant avec moins d'ampleur leur génération. A cette époque, expliquent-il, les cités comme le reste de la ville étaient touchées par l'expansion de la drogue dure. « *Nous, non, aujourd'hui, si on deale ou on fume, c'est seulement de l'herbe et du H. En plus il n'y a pas de cocaïne dans les cités, on a pas les moyens de l'acheter, c'est plutôt dans les quartiers riches*». Yvan, 18 ans, rencontré sur le parking de la cité Jupiter, fort intéressé par notre sujet de thèse, nous en suggère également un autre : le rapport entre les jeunes et les parents, « *afin qu'ils nous comprennent* ».

La violence dite urbaine – celle impliquant les jeunes donc - est souvent imputée à la réduction des possibilités d'insertion par le travail, à la perte de l'autorité ou des re(pères), le père sans travail, aujourd'hui en retrait, ne tenant plus son rôle de père. Plusieurs enquêtes ainsi que le résume Avenel (2004) dans son précis de *Sociologie des quartiers sensibles* s'en réfèrent à la « dépaternalisation » de l'espace public des quartiers. Les pères, affaiblis par la perte du travail, et pour qui le retour à l'emploi paraît d'autant plus incertain qu'ils sont âgés et peu qualifiés, seraient peu présents dans l'espace public des quartiers, comme nous le rapportent également les acteurs sociaux. Les pères, accusés par la scène médiatique de

démissionner de leur rôle de père, apparaissent, néanmoins en creux, sur la place publique : comme le montre la régulière proposition d'enlever les allocations aux familles des jeunes délinquants. Le manque d'autorité des pères, réprimandés ou punis par la loi peut être un délit.

Le conflit, aujourd'hui, ainsi que le résume Eric Macé (1999), qui hier se développait dans les lieux de production de la société industrielle (la sphère du travail) s'est déplacé vers ces lieux d'intégration et de participation de la société postindustrielle que sont, aujourd'hui, la ville et l'espace public. Les rapports sociaux s'étant pacifiés, les rapports d'exclusion ont de fait gagné en actualité. Mais, le conflit qui se profile de nos jours sur l'espace public et se cristallise, en somme, autour de l'emploi défaillant, de pères ou jeunes sans travail, n'implique pas pour autant sa totale disparition de la sphère du travail. L'actualité, et plus particulièrement les enquêtes réalisées par Stéphane Beaud et Michel Pialoux (1999) sur le monde ouvrier, au sein des usines Peugeot à Montbéliard, tendent à le montrer, les rapports, en son sein, ne se sont pas pacifiés. Les cadences toujours plus soutenues cassent les anciennes solidarités, la précarisation de l'emploi donne matière à des affrontements entre jeunes et anciens autour d'un travail, qui, à contrario d'hier, semble plus désunir que rassembler l'ancienne « classe ouvrière ». L'usine, en premier lieu, est décrite par Beaud et Pialoux comme le lieu de délitement des anciennes solidarités ouvrières**.** Les jeunes amenés à travailler en son sein, renient l'exploitation des pères, réfutent le travail qui faisait hier l'identité et l'ouvrier et, ce faisant l'appartenance à la classe ouvrière et l'adhésion au politique. La référence ouvrière pour les jeunes des quartiers étudiés par Sophie Duchesnes, François Platone, Florence Haegel serait vidée de son contenu. « *Etre ouvrier ne renvoie pas au même univers de significations et de valeurs que leurs aînés ». « Loin d'être une fierté – grâce notamment au savoir faire qu'elle implique, au rôle concret, fondamental que les ouvriers remplissent dans le système productif, au poids politique que représentent les organisations ouvrières, notamment les syndicats, l'identité ouvrière porte en elle le ferment de la déconsidération* » (1997, p 95). A Créteil, Toumani, 22 ans aujourd'hui sans emploi, confirme son dire, lequel conclue sa diatribe sur un sujet lui tenant à cœur - la récente proposition de loi faisant de l'occupation des halls d'entrée un potentiel délit – en ces termes : « *La France veut qu'on fasse comme nos parents, qu'on se sacrifie pour nos enfants, mais nous, on ne veut pas* ».

Mais si les fils tendent à dénigrer le travail qui hier participait de l'identité du père**,** le marché de l'emploi exacerbe les concurrences observées dans l'usine entre les jeunes et les anciens. Les fils, dorénavant plus assurés que leurs pères de trouver du travail, sont considérés, selon Beaud et Pialoux (1999) par l'entreprise Peugeot qu'ils étudient plus spécialement, comme « *un vivier pour le management qui espère tirer autres choses d'eux que les anciens OS* ». L'entreprise Peugeot, engagée consécutivement à l'arrêt de l'embauche en 1979, dans un renouvellement très tardif et partiel de sa main d'œuvre à la fin des années 80, - la moyenne d'age des ouvriers s'élevant continuellement à partir de cette date (47 ans en 95), a fait du rajeunissement de sa main d'œuvre un enjeu crucial au début des années 90. En juillet 1990, rapportent ces auteurs, près de 3500 jeunes intérimaires étaient présents sur le site de Sochaux, soit près du tiers des ouvriers non qualifiés de l'usine. Ce rajeunissement concerne toutes les usines automobiles de France, dont l'unité Citroën d'Aulnay, où, selon madame Erika, chargée des questions sociales à la direction de la communication de PSA Peugeot Citroën, l'on assiste à un total renouvellement de la pyramide des âges. L'ancienne main d'œuvre ouvrière peu qualifiée est remplacée, à l'heure des difficultés économiques et du processus d'automatisation, par des jeunes plus flexibles. Cette main d'œuvre, recrutée majoritairement en intérim s'adapte plus que leurs aînés, déjà fatigués par dix à vingt ans d'un travail dur à la chaîne (selon l'entretien que nous avons eu avec madame Erika, mais aussi les écrits de Beaud et Pialoux, 1999, Bougarel, Diallo, 1991). Les anciens ouvriers, déjà peu mobiles, peu à même de suivre les mesures de délocalisation des entreprises, voient d'un mauvais œil l'arrivée massive de cette nouvelle population jeune. Cette dernière est employée dans les secteurs de montage – par exemple, la finition- exigeant à la fois endurance physique et rapidités d'exécution, en ces postes réputés comme les plus arides que les anciens ont de plus en plus de mal à tenir en raison de cadences toujours plus soutenues. Le recrutement par la voie de l'intérim contribue à faire supporter des tâches réputées ardues. Tant et si bien qu'au sein même de l'usine, les relations sociales en ressortent tendues, et sont sous le sceau d'une méfiance mutuelle. Le mode de production organisé selon la méthode économique du« juste à temps » et la précarisation des emplois génèrent des tensions par delà l'ancien clivage - chefs /ouvriers – au sein même du groupe des ouvriers entre jeunes et hommes plus âges qui échangeraient peu. Le jeune, mis à distance par son aîné, est appelé par ce dernier non par son nom mais sous le terme générique et déprécié d'intérimaire, terme que l'aîné emploie encore bien des années après son arrivée à l'usine, l'intérim pouvant se prolonger dans le temps (Beaud et Pialoux). Moussa Khedimellah (2005) met en avant une même ligne de fracture dans son étude sur l'Islam dans les usines Peugeot entre les jeunes recrutés

notamment dans les quartiers sensibles (47% des opérateurs de productions en sont issus) et les ouvriers adultes. Ces nouveaux différents préoccupent beaucoup plus l'Entreprise que les rapports aujourd'hui pacifiés entre les Français et les différentes communautés immigrées. Peugeot, de fait, s'est attaché depuis longtemps à réguler les conflits de types ethniques en engageant différentes actions[71] en vue de l'intégration de sa main d'oeuvre immigrée à laquelle elle a recouru massivement.

1.3.2.2 Le parking du domicile, un espace dominé par les anciens

Cependant, la réconciliation des adultes et des jeunes incivils qui s'affrontent dans l'enceinte des quartiers, au coeur des dispositifs d'insertion et des récriminations des habitants – ne se fait-elle pas sur le parking du domicile, lieu d'un travail qualifié que l'on ne fait plus véritablement à l'usine et d'une activité apte à redorer l'identité de ceux qui le fréquentent plus particulièrement, à savoir, les anciens ? Le parking où l'on bricole est plus particulièrement l'espace des hommes plus âgés, plus nombreux à y travailler, et, dans l'ensemble plus expérimentés. Mimoun, âgé de 55 ans, fort d'une présence assidue sur les parkings des 3000, où il s'enorgueillit de bricoler depuis 1973, remplit en quelque sorte le rôle de chef. Au sein de l'atelier mécanique, les nouveaux venus passent par lui pour avoir une place. Farid, habitant de Vitry-sur-Seine, qui travaille également à son compte, a démarré son activité grâce aux clients de Mimoun, celui-là même, donc, que la municipalité serait allé chercher, comptant sur son ancienneté pour attirer à lui les autres bricoleurs. Sur le parking où, après la fermeture de l'atelier mécanique, Mimoun est à nouveau présent, les bricoleurs s'adressent souvent à lui pour le prêt d'outils plus sophistiqués.

Le parking des mécaniciens et bricoleurs est le lieu d'une communauté hybride, mais où, à contrario de l'usine, l'ancienneté d'une pratique et le temps passé sur le parking - condition d'un travail assidu et d'un savoir faire qui a pour beaucoup trait à l'âge - loin d'être déprécié, identifie l'homme et le valorise. L'espace donne matière à d'autres types de regroupements et

[71] tels que la création de coins prières destinées à officialiser une pratique religieuse et répondre à une demande formulée dès les années 70, l'installation de distributeurs proposant du thé à la menthe, de la viande Halal dans les sandwichs, l'enseignement dans le cadre de modules de formations de ses agents à l'Islam.

donc d'appellations ; met ainsi en évidence ceux que tout le monde appelle « les anciens » (les plus de 40 ans), ainsi définis par opposition aux autres, adultes un peu moins âgés ou simplement jeunes ici rassemblés dans un seul groupe en raison de leur moindre savoir faire.

Ainsi, le rôle de père que l'homme adulte aurait perdu, celui-ci ne tend-il pas d'une certaine manière à le reconquérir sur le parking des mécaniciens . La voiture de Sabil - celle-ci, rappelons le, tout juste achetée, nécessite d'être réparée - passera du parking de la bibliothèque Cité Jupiter où elle constitue en raison de son immobilisme, un point d'attraction, à celui des mécaniciens auprès desquels Sabil vient s'enquérir sur les moyens de la mettre en état de marche. La mécanique exige de fait un savoir faire, que l'on apprend aujourd'hui moins à l'usine ou à l'école que sur le terrain. Et si certains tel monsieur Li, plutôt solitaire, tentent de se débrouiller par eux-mêmes – quitte à se faire aider des livres - le plus souvent, la pratique tend à s'acquérir non seulement par le faire, mais aussi auprès de ceux qui sont tout à côté - les anciens -. La mécanique – activité à laquelle les jeunes peuvent aussi se consacrer de manière régulière – se transmettrait plus particulièrement de père en fils ainsi que nous l'explique le responsable de la Mission Jeune et un jeune chauffagiste croisé sur le parking Jupiter alors que nous discutons avec un mécanicien. Dans « *la famille*, nous explique ce dernier – sur le parking des mécaniciens de la cité Jupiter pendant ses heures de loisir – « *tous les fils sont mécaniciens, c'est une passion qu'on tient du père* ». Mais le père peut parfois être le grand père, cas du gardien de la cité Jupiter, avec lequel celui-ci aurait fait ses premières armes en mécanique, et avec lequel il bricole encore mais pendant les vacances, dans la maison familiale provinciale. Il peut aussi être le père d'un de ses pairs, si l'on en croit Mustapha, passionné de mécanique, qui travaille de temps à autre avec le père de son ami, monsieur Rachid. A moins que le père ne soit le grand frère ? Ainsi en est-il de Bilal, quarante ans, qui, nous l'avons dit se fait aider de temps à autre de son jeune frère, 30 ans, avec lequel il partage l'appartement. *C'est bien,* nous explique ce dernier*, parce que t'apprends aussi. Moi, il y avait beaucoup de choses que je ne connaissais pas. La carrosserie, ça va je maîtrise. Mais au niveau du moteur, ça devient plus galère. Ici, je connais des gens c'est vraiment des professionnels, en ce qui concerne le moteur. Maintenant, je sais changer un joint de culasse, et c'est vraiment pas évident parce qu'il y a des réglages et tout. Je crois que la meilleure école c'est la rue*". Mais le père peut aussi pouvoir être trouvé en la personne du voisin ; cas de ce jeune ayant appris les rudiments de mécanique, activité à laquelle il s'adonne aujourd'hui, avec son voisin, celui-là même qui à l'âge de son père.

2. Des pratiques de parking aptes à servir et tranquilliser la cité.

La perte d'identité des métiers chez les paysans (Mendras, 1998), les sidérurgistes ou les métallurgistes (Pinçon, 1987), par exemple, due au démantèlement du secteur productif, conduit à l'effondrement du monde intérieur de ces travailleurs. Elle les place dans l'incapacité de transmettre le savoir et les valeurs d'un métier reconnu (Dubar, 2001). Ceci nous semble pouvoir être relativisé à l'endroit d'une activité - la mécanique – qui en fait relève du métier, car le savoir technique exigé nécessite d'être enseigné. Comme le rappelle entre autre David Lepoutre (2005), le mot métier trouve ses origines aux temps lointain du régime des corporations, et recouvre des activités nécessitant une initiation ou des savoirs techniques élaborés. Ce qui, ajoute-t-il, n'est nullement le cas des fonctions remplies par la majorité de la population française. En effet l'ouvrier spécialisé sur une chaîne de montage ou le livreur de pizza en scooter s'inscrivent moins dans la catégorie des métiers que de celle des emplois.

Mais le métier, au regard de la mécanique appréhendée dans ces pages, n'a pas disparu pour autant. Simplement celui-ci nous semble devoir être envisagé dans le cadre plus large des débats qui se posent aujourd'hui autour de la question du travail en général. Le moindre emploi et le démantèlement du système productif amènent certains auteurs à s'interroger sur le sens que peut prendre aujourd'hui le travail et sur l'éventualité de pouvoir faire se déplacer les valeurs qui lui furent longtemps associées vers d'autres types de polarités – institutionnelles, commerciales, de loisirs ; or nous pensons que le travail peut encore remplir un rôle fort d'identification. Le travail, tendrait à se dédoubler aujourd'hui : dans le cadre de l'entreprise il ressortirait plutôt de l'emploi ; les tâches relevant du métier – pour ceux tout au moins en ayant la maîtrise- s'exerceraient plus particulièrement dans l'espace d'habitation.

Ce métier joue en retour sur la sphère du domicile, comme nous tenterons de le montrer, un rôle d'identification fort, non seulement pour l'individu mais aussi pour le groupe de résidents. Ce rôle d'identification fut longtemps attribué aux deux cellules de base de la société : la sphère du travail, et celle de la famille, et dont Lautier (2000) craint la disparition. La généralisation du moindre emploi et moindre salariat avec un travail susceptible d'être réalisé dans la sphère de la maison peut en outre selon lui s'accompagner aussi de la perte du point de repère qui physiquement le symbolise, l'entreprise. Mais ce rôle d'identification ou de point de repère nous semble pouvoir en fait aujourd'hui être encore rempli par le travail,

non plus tant dans l'espace de l'entreprise que dans l'espace même du domicile laquelle acquiert plus d'importance, à l'heure d'un emploi moins soutenu, contraignant plus de personne à demeurer à la maison.

A une époque où l'on travaille moins, où la précarisation de l'emploi fragilise les personnes et entraîne des clivages et des conflits, le métier que recouvre encore la mécanique nous semble jouer un rôle de point de repère. Comme s'interroge Lautier, « *Faut-il comme cela est souvent évoqué, par exemple en associant certaines délinquances des jeunes au chômage de leurs parents et de façon général des adultes qu'ils côtoient, relier l'affaiblissement du travail à certaines situations sociales que l'on peut qualifier d'anomiques* ? (2000 p.81)».

L'activité qui comme nous le verrons peut du reste conduire à un emploi et n'est donc pas totalement déconnectée de la sphère économique légale, a en outre peut être plus sa place dans l'enceinte même de quartiers monofonctionnels, à dominante résidentielle où l'on ne sait comment y attirer des activités et commerces et les diversifier. Cette activité a des chances d'être acceptée ici car elle relève de la sphère domestique. La voiture, bien privé, nécessite un entretien régulier et de fréquentes réparations. Le mécanicien fournit un service utile et apprécié. Et ce service nous semble en outre d'autant plus admis, qu'il a trait à un secteur d'activité et de production que deux siècles d'industrialisation ont assimilé au travail.

2.1 Un service de proximité…

L'abbé Pierre a bien mis en avant le fait que si le travail est au cœur de l'identité, la nature du travail réalisé y participe également. Pour cette raison celui que sont tenus d'exercer les membres de la communauté Emmaüs n'est pas sans participer de la revalorisation d'hommes dépourvus de logement, de famille et d'emploi, et donc véritablement en état de désinsertion. Car le travail exercé par ces hommes qui vise à « *récupérer du vieux pour en faire du neuf* », selon Fabrice Liégard, apporte une valeur ajoutée aux vieux objets dont se sont débarrassés leurs donateurs : « *Remettre dans le circuit marchand des objets récupérés fournit l'occasion de renégocier son identité aux yeux d'autrui. Autant de valeur ajoutée à l'objet autant d'estime de soi, reconquise* » (Liégard, 2004, p152) ».

Et c'est bien ce que font les mécaniciens actifs dans l'espace public du domicile. Le parking dans l'enceinte de la résidence est un espace non seulement de transformation mais aussi de transaction d'un bien aujourd'hui banalisé - l'automobile. L'objectif ici n'est pas d'étudier la nature d'un commerce susceptible ou non d'alimenter le vaste espace des économies parallèles étudiées notamment par Tarrius (2000) et Péraldi (1996) faisant transiter voitures et pièces détachées des pays Nord aux pays Sud, mais d'apprécier les incidences d'une activité qui se pratique au pied du domicile aux yeux et à la vue de tous. La mécanique donne un travail à celui qui en est dépourvu et crée un service trouvant clients. Ces clients, le mécanicien peut les trouver au sein même des membres de sa propre communauté- résidant ou non dans le quartier- ; certains peuvent être informés des bonnes affaires proposés par le fameux système du bouche à oreille qui alimente la prospérité des trafics de Tunis à Paris, selon Tarrius (2000), mais, dont tendraient à tirer parti, selon une étude du Crédoc (Maresca, Pouquet, 2000) les centres commerciaux situés à proximité des cités. Le mécanicien trouve aussi ses clients en la personne de son voisin de quartier dont les voitures achetées d'occasion peuvent nécessiter moult réparations. Au moment où nous interrogeons un mécanicien sur le parking, monsieur Pardi à quelques pas de là, propose des affaires à 915 euros à ses voisins ; l'un le lui avait demandé à force de le voir travailler, l'autre est allé le voir parce que, nous dit-il, le bouche à oreille avait fonctionné. A Aulnay, la présence de Bilal retapant ses voitures de collection a généré en la personne du gardien, nous l'avons dit, une offre. La voiture que le gardien jusqu'ici ne s'était pas autorisé à acheter ne sera pas une Porsche ou une Triumph que retape le professionnel, mais le gardien profitera de ses réseaux et contacts. Le commerce du spécialiste de voitures plus rares s'adresse à une toute autre clientèle que celle de la cité. Néanmoins inspiré par la présence de son voisinage, celui-ci a l'idée de conserver une Jaguar qu'il va remettre en état : il la louera pour les mariages. Acheter une voiture d'occasion peut nécessiter de passer par un intermédiaire qui sait, moyennement argent, où la trouver. Et puis pour ce qui est de la réparation, si certaines, parmi les personnes interrogées préfèrent faire réparer leur voiture chez le garagiste pour avoir une prestation plus sûre et être dans la légalité, d'autres ont recours au mécanicien en bas de chez eux. C'est notamment le cas de Kader lequel privilégie celui qui, nous dit-il, a « *au moins dix ans de métier* ».

La règle fondée dans l'univers de l'économie légale sur le contrat et la législation repose, selon Tarrius, dans le domaine informel, sur la confiance réciproque. Et de fait en cas de litige évidemment, ce n'est pas sans danger. Celui -un jeune - qui a vendu une voiture à un

membre de la bande de Jupiter se serait, en raison des roues désaxées, « fait casser la gueule ». De même Djenadi, ce « *golmo* » (mongol en verlan), qui a vendu l'auto au frère de Mohamed dont » *le moteur n'a pas tenu une heure, heureusement, il l'a reprend*». Les prix oscillent selon le jour ou la règle de bon voisinage. L'un des clients du vendeur de sandwich ambulant se plaint d'un prix qui a changé du samedi au lundi : ou lui remettra le prix du samedi. Un employé de la Mission Jeune envoie son ami voir s'il peut faire réparer sa voiture par l'un de ceux les qui rafistolent à côté de son lieu de travail. L'ami revient sidéré, le prix proposé pour la réparation d'un joint de culasse dépasse celui du marché. A l'inverse, le résident du quartier peut bénéficier du service après vente. L'auto nécessitant un complément de réparation peut être reprise pour le même prix. « *Ce mécano, je l'ai vu au foot. Je le connais, il me connais, c'est la sympathie* », dit Gabriel, qui en a profité.

A Créteil, le mécanicien installé dans la couronne de boxes hébergeant les voitures des propriétaires, compte des copropriétaires parmi ses clients. Selon madame Jacky, propriétaire, un tiers des habitants au moins ont eu recours au mécanicien « de la résidence » qui avait transformé un box en garage informel. Ce mécanicien, ajoute–t-elle, a d'ailleurs pu poursuivre son activité tout de même 10 ans.

Une autre propriétaire a recours, lorsque sa voiture nécessite réparations et travaux d'entretien, à un mécanicien qui travaille au noir à côté de son emploi officiel dans un garage et lui a été recommandé par une amie. Ce dernier, dont elle nous cache l'identité et à propos duquel elle nous livre peu d'informations – ceci aux fins de le préserver de la loi et de son patron - lui garantit en outre une prestation qu'elle apprécie tout particulièrement. Il vient jusque chez elle chercher la voiture et la lui ramène, la réparation terminée. Pour cette propriétaire, le ménage comme l'entretien de la voiture relèvent d'activités domestiques susceptibles, comme telles, d'être rémunérées au noir.

2.1.1 Plus proche du métier que les autres services relevant de la sphère domestique que l'on s'efforce de professionnaliser

Et de fait, la mécanique, effectuée dans l'enceinte du quartier, n'est pas sans évoquer ces emplois dits de proximité - femme de ménage, entretien du linge, garde d'enfants, aide aux personnes âgées - que l'on s'efforce, aujourd'hui, de professionnaliser et de promouvoir en raison de leur ancrage local et de leur faible besoin de qualification. Mais à la différence de ces derniers, il n'en est jamais fait mention. De fait, c'est une activité illégale. Mais celle-ci que l'on aimerait expulser en raison de la saleté qu'elle est censée générer nous semble autant si ce n'est plus participer de la requalification non seulement de la personne qui s'y adonne mais de la cité. La mécanique a pour elle, de ne pas être connotée « politique de la ville » ; de plus, pratiquée hors du domicile, elle se voie, ce qui contribue là encore à la faire reconnaître un peu plus comme métier que ces emplois de proximité que l'on s'efforce d'instiller dans la ville en général et dans les quartiers. Et de fait, ces emplois sont encore mal définis ; les services de proximité recouvrent des services habituellement rendus gratuitement dans le cadre privé de solidarités familiales ou de voisinage que le vieillissement de la population et le salariat des femmes ont rendus de plus en plus incertains ; ils souffrent d'un problème de reconnaissance, notamment imputé à leur faible lisibilité. L'emploi de femme de ménage ou de garde d'enfant, par exemple, que l'on cherche de nos jours à professionnaliser, pâtit d'être considéré comme une activité purement féminine dans les milieux dits populaires. Le ménage, comme toutes les activités qui concernent la sphère domestique se transmet de mère en filles - certes - mais à la différence de la mécanique, le savoir enseigné s'apprend naturellement (Dessuet, 2001). Il ne nécessite pas un apprentissage formel mais des qualités féminines, en l'occurrence, plutôt incorporées qu'inculquées, d'où la difficulté à le faire reconnaître comme une vraie profession. Dans les milieux populaires mais pas seulement, il persiste l'idée que ces qualités sont innées, s'acquièrent d'autant moins qu'elles sont la manifestation par essence du… Féminin**.** Aussi est-ce c'est par le biais de la formation que l'on escompte aujourd'hui concéder une lisibilité à ces pratiques féminines. Le métier, de fait pour être considéré comme tel nécessite d'être enseigné. Les stages de formations créés par certaines associations ont vocation à signifier que les compétences existent, et qu'elles ont de la valeur

sur un plan professionnel. L'enseignement du ménage (Dessuet, 2001) ou du *baby sitting*[72] veut notamment susciter l'échange entre les différentes stagiaires et les inciter, manière de révéler une qualification, à expliciter ce qu'elles font, même si l'enseignement en est parfois brouillé par d'autres préoccupations : dans le cas du *baby sitting*, il s'agit subrepticement d'informer les jeunes filles postulantes, susceptibles de devenir précocement enceintes, de la responsabilité de la maternité.

Mais participe encore de la faible lisibilité des services et emplois de proximité, de leur difficulté à les faire s'envisager comme métier, le fait que le travail associé à l'univers privé reste confiné dans l'espace du domicile. Alors que le travail, pour être considéré comme tel, nécessite d'être situé auprès des proches mais aussi de l'étranger (Lautier, 2000). L'entreprise, en tant qu'espace social et lieu d'affrontement d'avec l'autre le permet, estime Lautier, la sphère du domicile, nullement. En outre, dans les quartiers HLM ici étudiés, les emplois de proximité s'exercent dans l'espace privé, où l'étranger « femme de ménage » n'est pas véritablement admis par la femme active. Celui-ci, par ses interventions, menace la famille, l'ordre établi, les relations entre les proches. Ceci explique selon de Singly (1996) que « *la délégation des tâches domestiques rencontre depuis longtemps un certain nombre de résistance lorsqu'elles se déroulent à l'intérieur, la scolarisation des enfants avant l'âge officiel d'entrée à l'école, à contrario suscitée par les parents, ne l'étant pas parce qu'il participe d'un mouvement vers l'extérieur. » (.) « La sphère privée soutient la construction de l'identité individuelle de deux façons complémentaires en offrant à la fois des relations avec des proches qui rassurent sur soi, et un cadre, un environnement qui, en étant maîtrisé, garantit un certain équilibre de soi. L'entrée des personnes étrangères à la famille restreinte peut déstabiliser à ces deux niveaux* (de Singly, 1996, p 206).

La mécanique, à l'inverse, effectuée à l'extérieur du domicile, même si le parking en constitue une extension, se nourrit, de la présence de l'étranger : un autre mécanicien, avec lequel il est possible d'échanger ou de se mesurer, un client donnant du sens à un travail validé par des règles marchandes. Celles-ci sont difficiles à monnayer auprès de l'employeur lorsqu'elles s'appliquent à l'univers domestique des tâches ménagères recouvrant autrefois des services

[72] Wallon Gilles, « Apprendre le B.A.BA du baby-sitting. Garde d'enfants. Destinés aux 14-20 ans, des stages allient théorie et pratique », *Libération*, 13 février 2006.

rendus gratuitement. Et puis, le travail signifié par l'échange peut l'être aussi par le regard d'un simple passant que la personne travaillant amène à faire parler.

2.1.2 Un acte de démonstration de soi socialement valorisé, un point de repère propre à sécuriser l'espace public des quartiers

Aussi faut-il donc comme ce qui est fait habituellement, le GPU d'Aulnay notamment lorsqu'il projette de créer un atelier mécanique sur les franges extérieures de la cité, sortir la mécanique hors des quartiers où elle n'a pas à exister ? D'autant que par-delà la personne qu'elle implique, comme nous l'avons dit, la valeur concédée au travail encore de nos jours– et auquel la mécanique ou le bricolage semblent encore renvoyer – a des incidences sur le quartier lui-même. Car si les travaux relevant de la sphère domestique ont vocation à instituer un ordre familial, à ancrer le groupe des proches dans une culture, le fonder socialement, ceux exercés dans la sphère publique ne sont pas sans jouer sur ce qui contribue le plus à fragiliser les cités, à savoir le sentiment d'insécurité. Le travail exercé sur la voiture loin de devoir être recensé au nombre de ces désordres sociaux que sont dans l'acceptation que Skogan (1992) donne du terme, les incivilités imputées à la saleté ou à la présence de bande, participe selon nous au contraire, de l'instauration d'un certain ordre. Ainsi le laisse entendre une commerçante de la cité des 4000 à la Courneuve[73] : bien que fort remontée à l'encontre de son quartier, elle n'en conclue pas moins sa longue tirade sur l'insécurité si prononcée que les policiers eux-mêmes n'osent plus y pénétrer, par la phrase suivante : « *En fait plutôt que de parler d'insécurité, les gens ici ont besoin d'une autre atmosphère. Les jeunes ont besoin de travail, qu'on les écoute, qu'on les regarde, qu'on les motive ».* Et sa collègue de renchérir *: « Quand vous voyez des jeunes « taffer », ça créé de la sécurité. Tu évolues, quand tu as du travail. Et puis, quand tu as du taf tu ne fais pas chier le monde* ». Et de fait le sentiment d'insécurité touchant particulièrement les banlieues n'est-il pas principalement alimenté par la présence des jeunes, incivils à défaut d'être tous des délinquants, et en tout cas, qu'ils y provoquent ou non les gens, stationnant continuellement sur la place publique? Les jeunes, en

[73] Dans *Libération,* du 29 juin 2005, « La Courneuve revue par ses habitants. A la veille de la nouvelle visite de Nicolas Sarkosy, des résidents confient leurs attentes. », propos recueillis par Jacky Durand, Marc Pivois.

l'occurrence, qui tendent par désoeuvrement à s'octroyer avec force crânerie les halls d'entrée, sont, nous l'avons dit, la première cible des mesures déployées dans le cadre des contrats locaux de sécurité, pour tranquilliser les cités[74]. Rappelons que le sentiment d'insécurité selon Furstenberg (1971) à qui l'on doit sa théorisation dans les années 70, est un sentiment à double ramification. Il peut relever de la simple préoccupation, de l'inquiétude que l'individu éprouve quant à l'ordre social sans pour autant craindre pour lui-même, ou de la peur, laquelle se réfère à l'expérience vécue, à la menace réelle que l'individu ressent pour lui-même, la menace qu'il éprouve la nuit en empruntant un chemin, ou plus simplement en traversant un quartier. Les chercheurs français, ainsi que le constatent Hugues Lagrange et Sébastian Roché (1993)**,** se penchent aujourd'hui essentiellement sur la peur, et la part que peuvent avoir sur son développement depuis les années 80 la délinquance et les incivilités. Les sociologues, spécialistes de la ville et du politique ont longtemps dissocié la violence réelle du sentiment d'insécurité, en négligeant l'importance de ce dernier. L'on a tendance dans les quartiers HLM à ne se préoccuper aujourd'hui que de la violence en omettant le rôle de l'inquiétude. Pourtant le sentiment d'insécurité - causé par l'errance des jeunes - recouvre encore de nos jours les deux facettes mises en avant par Furstenberg. Elles devraient être chacune prises en compte lors des projets d'urbanisme - rétrécissement des halls, déplacement des terrains de foot en limite extérieure de cité - car dans les faits ces mesures se contentent de déplacer le problème. Il faudrait réfléchir à l'acceptation d'un espace dans l'enceinte même des quartiers, où l'on pourrait de temps à autre les voir travailler. Car ainsi que le rapportait le gardien de la cité Jupiter à propos des jeunes bricolant : « *Au moins tant qu'ils sont sur le parking, ils ne font rien de mal* ». Contenus par une activité les concentrant, ils sont, de fait, comme nous avons pu le voir nous-mêmes, moins enclins à harceler les passants. Et puis l'activité ne leur permet elle pas de s'exhiber ou s'affirmer d'une autre manière que celle par trop négative s'offrant aujourd'hui principalement à eux, la violence. La violence (Lagrange, 1998) dite « de comportement » est une violence de portée essentiellement expressive, motivée par des fins d'ostentation. Celle-ci, qui résonne à partir du milieu des années 70, date de son émergence, lors de la réduction des possibilités d'insertion, ne s'inscrit pas moins dans des milieux populaires où la force physique, comme le rappelle Mauger (1998) est au cœur de l'estime de soi. Ce qui fait dire à Mauger que les excès de vitesse ou de boisson, les

[74] IHESI, Institut des Hautes études de la Sécurité Intérieure, 1999, Département Ingénieurie et Conseil, Diagnostic de Sécurité de Créteil ; « La contribution des bailleurs à l'élaboration des contrats locaux de sécurité », 20 octobre 1999, note de la Direction Centrale de la Sécurité Publique (DCSP).

altercations et actes de provocation, relèveraient autant si ce n'est plus de la reproduction d'un milieu social que de la transgression. La bande qui permet l'exploit et transforme l'aversion de l'école en culture constitue pour cet auteur une propédeutique à la culture d'atelier auquel les jeunes sont encore destinés. Car à contrario de la féminité qui semble être un fait de nature, la virilité, elle, s'apprend par l'affrontement et la participation au groupe : c'est-à-dire par le travail ou par l'altercation physique, puisque pour devenir homme il faut avoir fait ses preuves, face aux pairs que sont les autres hommes (Willis, 1978 ; Mauger 1998). Le problème est qu'aujourd'hui la violence serait culturellement moins acceptée (Dubet, 1992, Vierwiorka, 1999). Et puis la force physique a perdu de fait avec la montée du chômage sa connotation de force de travail. Celle-ci semble cependant retrouver ses anciennes lettres de noblesse sur le parking, au sein duquel le jeune lorsqu'il travaille en dessous de mille fenêtres se montre sous un jour que l'on tendrait aujourd'hui à considérer comme beaucoup plus acceptable.

Et puis si de « *voir un jeune taffer, ça sécurise* », comme le dit l'une des deux commerçantes, si le fait de leur donner un travail, comme l'énonce sa collègue, peut contribuer à changer l'atmosphère des quartiers, n'est ce pas aussi parce que leur désoeuvrement inquiète ? Ceci, dans le sens où, autre facette du sentiment d'insécurité, ce désoeuvrement renvoie à la représentation que nous pouvons nous faire d'une situation, d'un quartier, de la société. Est ce aussi pour cette raison, que comme l'estime ce jeune à Créteil, « *ça fait bien de voir un jeune laver sa voiture* » ? Madame Soulier le donne notamment à penser à propos des jeunes stagnant dans la couronne des boxes des propriétaires, à qui elle doit quand qu'elle rentre le soir, constamment demander de se déplacer un peu pour être à même de garer sa voiture : « *Je n'ai pas peur d'eux,* nous explique- elle, *je ne crains pas d'agression. Ils sont une vingtaine, ils pourraient pourtant, s'ils veulent m'arracher mon sac à main, quand je rentre à minuit, je n'ai pas la loi, mais je n'ai jamais rien remarqué aucun mouvement de ce genre, jamais, jamais, jamais. Si je leur demande de bouger leur voiture pour que je puisse passer, bon, ils le font de bonne grâce. Bon, ils font des réflexions, ils me surveillent, ils se foutent de ma gueule si je ne m'y prends pas bien, mais c'est plus pour alimenter leur conversation à eux que pour m'agresser réellement. Non je n'ai pas peur de l'agression mais c'est le symptôme quand même de quelque chose qui n'est pas bien, donc. Pourquoi ils sont là, c'est parce qu'ils n'ont rien d'autre à faire, c'est parce qu'ils ne sont pas insérés socialement. Ils n'ont pas de boulot. C'est quand même le symptôme de quelque*

chose qui ne va pas bien dans notre société». Madame Dali, Kader, lui, fort occupé par un travail la nuit et un stage de formation le jour, partagent également ce sentiment.

Si ces jeunes sont au cœur du sentiment d'insécurité n'est-ce pas aussi parce que, dans une société aujourd'hui plus inquiète, ainsi que le résume Erwan Lecoeur, directeur scientifique de l'Observatoire du débat public à propos des jeunes en général : « *désormais, on a à la fois peur pour nos enfants et peur de nos jeunes* ». *« Ces enfants terribles » de banlieue renvoient aux désordres de nos enfants censés être bien élevés mais dont certaines réactions nous échappent »*[75]. Le premier volet de l'enquête réalisée par le CEVIPOF (centre d'étude de la vie politique française) / IFOP, sur les préoccupations des Français, réalisée auprès de 5650 personnes de la population française en 2006, montre en tout cas que l'avenir et l'absence de perspective en matière d'emploi proposés à leurs enfants, pour trois quart de la population interrogée, est le deuxième facteur d'inquiétude, après leurs revenus.

Mais aussi et surtout si l'activité menée sur le parking de la résidence nous semble pouvoir participer de la sécurisation de cités, c'est qu'elle peut aussi déboucher sur un travail. A ce titre, l'activité qui s'offre en exhibition sous quantités de fenêtres a, le mérite, d'exposer des jeunes susceptibles de s'inscrire sur les traces de leurs pères par le métier ou les valeurs du travail – comme nous le verrons - auquel ils semblent encore adhérer, et de rappeler que c'est encore en puisant sur les ressources de sa propre communauté - la famille mais aussi le quartier - que le destin peut se jouer. Car ces quartiers qui souffrent d'être stigmatisés par 20 ans de politiques d'assistanat font de fait l'objet de mesures d'exception, celles-ci engagées dans le cadre d'une politique de la ville, bien que dérogeant au principe sacro- saint républicain d'équivalence des lois et actions publiques menées sur le territoire, n'auraient, pour l'heure (dans les représentations de la société en général), peu porté leurs fruits. Et *comme*, le résume encore Le Cœur*, « la crise des banlieue est interprétée comme une crise de l'autorité pénétrant aussi bien la sphère privée que la sphère publique ».* Or en l'occurrence, comme nous tenterons de le montrer la famille, le travail, mais aussi le quartier font encore autorité. Et le parking inscrit sous les fenêtres le met en avant.

---

[75] « Grand entretien avec Erwan Lecoeur », propos recueillis par Raphaëlle Bacqué, *Le Monde*, 19 février 2006, p.5.

2.1.3 Une activité susceptible de conduire à un emploi

L'atelier mécanique créé par le GPU d'Aulnay aurait dû remplir – s'il avait continué d'exister- le rôle d'interstice. Il avait de fait pour ambition « *de développer des activités (mécanique et second œuvre) afin de mobiliser les jeunes les plus éloignés du travail d'une part, et de favoriser à travers des mises en situation, l'acquisition de compétences de bases pour initier un parcours d'insertion* »[76]. Ce rôle, le parking le remplit à sa manière. Le gardien de Jupiter confirme, comme nous avons pu nous-mêmes le constater, puisque nos entretiens se sont déroulés sur plusieurs années, que l'on voit beaucoup moins monsieur Pardi, depuis qu'il a retrouvé du travail. Une femme interrogée à Aulnay (madame Lucie) donne l'exemple d'un jeune, qui, à force d'aider son voisin à réparer des voitures a fait une formation mécanique. « *Aujourd'hui, il est salarié comme mécanicien dans un vrai garage* ». L'employé de la Mission Jeune (Kader) nous rapporte encore, le cas d'un autre jeune passionné de mécanique que le travail assidu sur le parking conduira ensuite à suivre une formation en mécanique, aux fins de trouver véritablement un emploi. Nous nous sommes faits aborder un jour à Paris par un des jeunes interrogés deux ans auparavant sur le parking de la cité Jupiter. Ce dernier sortait justement d'un magasin de vente et de réparation de cycles et motos au sein duquel il effectuait un stage de formation. Farid, résidant à Vitry, qui a travaille comme carrossier au sein de l'atelier mécanique d'Aulnay lorsqu'il était ouvert, a utilisé cet atelier ainsi que le projetait le GPU un peu comme un interstice. Cet Algérien, arrivé depuis peu en France, avait été introduit par un cousin résidant à Aulnay, auprès de Mimoun. *« Mon cousin qui habite juste à côté d'ici,* nous explique t-il*, car avant moi j'étais à Paris, il m'a dit : je connais un endroit où tu peux faire de la mécanique. Il savait qu'au bled où il y a des problèmes de terrorisme, j'avais un garage ; c'est pour ça que je suis venu, mon cousin il savait que je fais de la carrosserie* ». Même si cette activité lui a apporté une indépendance appréciée et une honnête rémunération - *« ça dépend des mois, 1000, 1200, 1400, 1500 € par personne (lui et son cousin)* », celui-ci nous avait dit ambitionner trouver un travail plus formel**.** L'atelier mécanique s'est présenté à lui comme le premier lieu d'emploi décelé par l'intermédiaire d'un cousin lors de son arrivée en France, à l'instar donc de ce que dit Florence Bouillon (2000) des snacks égyptiens installés sur la Canebière à Marseille, certains pouvant être de véritables entreprises familiales**.** Parmi les employés de ces snacks,

[76] « Atelier mécanique »- Aménagement des locaux. Annexe à la délibération du Conseil municipal, nd

l'on trouve des Egyptiens venus en France parce qu'un membre ou une connaissance ont ouvert un snack ou y travaillaient comme serveurs.

Le parking en somme, susceptible, par l'activité que l'on y fait, de jouer un rôle de tremplin pour accéder à un travail, peut aussi conduire à l'usine proposant encore nombre d'emplois.
Insistons de prime abord sur le fait que le défi qui se pose, d'une manière générale, aux politiques d'insertion est aujourd'hui l'accès à l'emploi privé pour les habitants des quartiers qui se heurtent autant à des problèmes de discrimination que de manque de formation. Par exemple, la Communauté d'Agglomération Plaine Commune (Aubervilliers, La Courneuve, Epinay-sur-Seine, Villetanneuse, L'Ile-Saint-Denis, Pierreffite-sur-Seine, Stains) qui a hérité des prérogatives des communes en matière d'insertion, recrute l'essentiel de son personnel sur le territoire. Mais 90 % des emplois nouvellement proposés en 2004 le sont dans le tertiaire, secteur offrant aux jeunes sans qualification des postes dans la restauration, le nettoyage, le gardiennage[77]. Les structures d'insertion à Aulnay – la Mission locale ; la Maison de l'Entreprise et de l'Emploi créée en 2000 dans le but de réunir tous les services liés à l'emploi - proposent, en plus de ces emplois, ceux proposés par l'usine Citroën. La ville d'Aulnay a l'avantage de disposer sur son territoire l'une des usines « de montage terminal » les plus importantes du Groupe PSA Peugeot Citroën. Ce site de production d'Aulnay, fort de 5200 salariés, constitue avec l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle et la zone d'activité de Paris-Nord, l'un des atouts du département de la Seine-Saint-Denis. Il propose un certain nombre d'emplois en intérim aux jeunes des quartiers HLM de la ville. Travaillant en étroite liaison avec les structures d'insertion locales pour l'emploi, l'unité de production dispense des formations pour tenter d'adapter la main d'œuvre à ses besoins.

Mais par-delà la ville d'Aulnay, l'industrie automobile d'une manière générale s'offre à nouveau comme le principal employeur pour les emplois déqualifiés. Celle-ci recouvre un secteur très étendu qui rassemble la construction de véhicules et d'équipements pour automobile. Les jeunes, nous l'avons dit, constituent la nouvelle main d'œuvre employée massivement par les constructeurs proposant des emplois déqualifiés. Principal employeur dans les années 60, mais hier en crise, l'industrie automobile a joué un rôle moteur dans la croissance industrielle au cours de la période 1997-2001(Méot, 2002). Son dynamisme s'est

[77] Mathiot Cédric,« En Seine–Saint-Denis, des sociétés recrutent, mais pas sur place », *in Libération*, jeudi 10 novembre 2005

traduit par la création de 25 000 emplois dans les entreprises du secteur entre 1999 et 2001, auxquelles il convient d'ajouter le recours à l'intérim correspondant à 7000 emplois à plein temps. Ce dynamisme rejaillit sur d'autres branches, telles celles des services (transport de véhicules et pièces).

2.1.4 Le symbole du maintien d'un certain ordre, dans un espace public où la famille mais aussi le travail font encore montre d'autorité…

Ainsi, la rue ou l'espace public en général, représenté ici par le parking, nous semble pouvoir remplir de nos jours un rôle d'intégration à la société qu'on tend aujourd'hui à lui contester. L'idée avancée par nombre d'auteurs est, en effet, que le territoire, phénomène récent, se substitue au milieu social ; les jeunes, selon entre autres Donzelot (2002) s'y détachent des normes de la grande société pour mieux se reconnaître dans une appartenance à la bande ou au quartier. L'espace public des quartiers HLM encore, dans l'acception de Donzelot, serait le lieu d'une sociabilité juvénile, détachée donc des normes de la société. Or selon nous, l'aire de stationnement – cet espace en cul de sac au pied des immeubles, pour reprendre le terme usité par la mairie d'Aulnay - peut-être aussi vue comme un « espace sas » d'autant plus susceptible de conduire à l'emploi qu'il peut être perçu comme un lieu d'apprentissage pour une main d'œuvre voulue avant tout flexible. Dans le secteur de la construction automobile, en tout cas, les jeunes seraient favorisés pour leur flexibilité, leur aptitude en raison de leur âge à s'adapter, selon Beaud et Pialoux, à des contraintes économiques offrant des emplois précarisés. Mais ces jeunes, ce que ne précisent pas ces auteurs, seraient tout particulièrement appréciés par l'entreprise Citroën, ainsi que l'estime Erika Louis Leroy de l'usine PSA-Peugeot-Citroën, pour leur esprit d'initiative qu'ils auraient acquis dans la culture de rue. Renault entreprenant également des actions dans le cadre de la politique de la ville pour recruter des jeunes, pointe également l'intérêt que représente pour elle une jeunesse ayant déjà eu à faire ses preuves dans la rue (dans une compte rendu de la DIV, Délégation de la politique de la ville, sur *L'emploi, la formation*, 1998). De fait comme l'écrivent Beaud et Pialoux, les emplois à l'usine aujourd'hui sont d'autant plus difficiles à tenir par l'ancien ouvrier spécialisé dans une seule tâche qu'ils exigent souplesse et capacité de réaction à des tâches diversifiées. Mais ce fait n'est pas exclusif de la seule entreprise automobile. Dans un contexte général où la compétitivité des entreprises, comme le donnent à voir les intentions

d'embauches, nécessite le recours à deux types de personnel, l'un surqualifié, pour répondre aux fonctions d'encadrement et de conception, l'autre, non qualifié, la demande de flexibilité est nettement supérieure pour les emplois déqualifiés (Pouquet, 2006).

Et puis dans la rue ou plutôt sur le parking de l'espace résidentiel, sont encore présents, le père, la famille et les proches auprès desquels l'acquisition d'un savoir peut servir au jeune sans formation, précocement sorti de l'école. Le territoire en somme – dans le sens qui lui est habituellement concédé au niveau de la banlieue : un espace sous l'emprise des jeunes ne répondant plus qu'au contrôle de leurs pairs –ne semble en fait en rien se substituer à la famille. Celle-ci, encore présente, n'a ni déserté les lieux, ni délaissé ses fils à la seule culture de la rue. Les fils des anciens employés résidant aux 3000 ont plus de chance de se faire recruter par l'usine Citröen d'Aulnay nous explique t-on à la Maison de l'emploi. Cette dernière les envoie directement chez le constructeur recrutant aussi par ce mode de cooptation. Selon le Crédoc, la famille transparaît encore comme le meilleur pourvoyeur d'emplois. Le rôle de l'environnement familial paraît plus déterminant dans la réussite des jeunes que les dispositifs d'insertion. L'enquête menée en 1998 par le Credoc sous le titre « *155 jeunes des quartiers qui s'en sortent dans les quartiers sensibles* », révèle que seul un jeune sur cinq affirme avoir trouvé son emploi via un organisme (Dubéchot, 1998). Pour les autres, leurs parents qui les incitent à travailler, ont une attitude déterminante. Le travail trouvé est, du reste, pour 41 % d'entre eux, celui d'ouvrier. *Le Parisien du Val-de-Marne,* journal qui se fait l'écho de la vie locale**,** met en avant dans une rubrique régulière donnant la parole à des personnes ayant trouvé un emploi, le fait que pour trouver un travail, il vaut mieux compter sur soi et ses capacités d'initiatives que sur l'ANPE. Le Bras, Péraldi, Gotman (1989) soulignaient déjà dans les années 90 l'importance des réseaux familiaux dans les quartiers pour ce qui a trait à la protection des jeunes chômeurs, l'aide au premier emploi, l'aide matérielle ou morale pour les coups durs, l'aptitude, enfin, à gérer la bureaucratie. Richard Sennett montrait déjà à Chicago que les familles les plus élargies se sont mieux adaptées que les restreintes, du fait de leur esprit d'entreprise, aux contraintes de l'industrialisation du XIXème siècle.

Le territoire où règne encore la famille est donc aussi un espace que l'on se partage entre voisins. Le voisin avec lequel on peut travailler sur la voiture peut contribuer à l'apprentissage d'un métier susceptible de donner lieu par la suite à un emploi. Ceci, notre société ne semble le voir puisque comme le rapporte Orfeuil (1994) en se référant aux travaux menés dans les

années 80 par Granovetter (2000):« *Toute notre culture repose sur la dénégation de la proximité. Nos modèles ne peuvent comprendre qu'un voisin à qui l'on parle peut-être tout aussi efficace que l'ANPE».* Or dans les milieux plus pauvres, les liens faibles, selon Granovetter – c'est-à-dire le fait de connaître même superficiellement un grand nombre de personnes - offre un plus grand nombre de perspectives face à l'emploi que le fait d'entretenir des «liens forts », c'est à dire d'avoir des rapports plus soutenus avec un petit nombre de gens. Les Pays-Bas à contrario de la France, ont tenté de mettre à profit l'enseignement de Granovetter. Le programme de mixité et « gentrification » lancé en 1997 par les Pays-Bas dans le parc de logements construits après la guerre de style HLM et peu attractifs, comme le rapporte Donzelot (2006), aurait voulu, en attirant les couches moyennes blanches dans ces quartiers, développer aussi l'emploi. Par leur intermédiaire, on escomptait étoffer les réseaux faibles. L'idée était d'intégrer les minorités dans la société en tentant de développer leurs relations avec les néerlandais de souche afin que transitent les informations et qu'elles disposent de plus d'opportunité face à l'emploi. C'était mésestimer, selon Donzelot, puisque l'emploi n'a pas suivi, ce que sous-tendent les liens faibles : la facilité à entretenir des contacts exige la disposition d'un code minimal difficile à trouver lorsque les strates sociales et les genres culturels se complexifient. Le mélange conduit alors au repli sur soi, diagnostiqué également dans les quartiers populaires français recensant une population qu'on ne sait plus nommer en raison de sa diversité et de son hétérogénéité. Mais ceci ne veut pas dire pour autant que cette population ait abandonné certaines de ses valeurs - celles-là même, qui cimentaient hier le groupe ouvrier : l'intérêt pour le travail manuel et les travaux de force**,** les travaux relevant de la production ou de l'autoproduction. Le parking en tout cas parvient à réunir sur son sol des personnes reliées par l'attrait de la mécanique laquelle en outre, à l'avantage, au regard d'un marché du travail n'offrant que des emplois, de relever encore du métier.

Ainsi, le parking ne nous semble en rien être un lieu détaché des normes de la société. Bien au contraire, la vie s'y déroulant tend à mettre en en avant le fait que la famille et le travail présents dans les quartiers sont deux institutions qui font encore autorité. Dans une société marquée par la « crise » des institutions », des différentes autorités, la famille aujourd'hui serait perçue, par delà les seules banlieues HLM comme le seul espace qui compte. Car c'est

bien là que les Français ont le sentiment qu'il faut réapprendre les règles et les valeurs de la vie en société (Lecoeur[78]). Le parking l'évoque d'une certaine manière.

Inscrit dans l'espace public, au pied de la barre HLM, il a, en outre, l'avantage d'exposer aux yeux et à la vue de tous, des pères et adultes aux côtés de fils. Rappelons que les accusations que portent les habitants à l'égard de leurs voisins ont principalement pour objet les rapports des parents avec leur progéniture, et notamment la responsabilité des parents à l'égard de l'éducation et de la tenue de leurs enfants. (Althabe, 1984, Pinson en 1989)..

Et si, selon plusieurs auteurs, la démission des parents est un mythe (Avenel, 2004), et l'aptitude à préserver leurs enfants de la délinquance dépend fortement des inégalités socio-économiques (Mucchielli, 2000), il n'en demeure pas moins, écrit Avenel, que la capacité à superviser ses enfants est rendue plus compliquée, car elle s'exerce individuellement. Ceci peut être encore nuancé au regard de ce que nous avons pu dire du parking : cet espace au sein duquel les jeunes proches des plus âgés sont forcément sous la surveillance de quantités d'autres. Car l'homme adulte présent sur le parking exerce cette forme de contrôle social que l'on attribuait hier à l'ancien groupe ouvrier. Certaines actions menées dans le cadre de la politique de la ville tendent à attirer à nouveau l'homme adulte sur un espace supposé désinvesti par lui. Le projet de créer dans certains quartiers des jardins ouvriers se veut répondre à cette fin. En leur accordant la possibilité de travailler un pan de terre au pied de la barre HLM, on escompte favoriser la surveillance informelle par les habitants eux-mêmes. L'association des Jardins d'Aujourd'hui met au premier plan l'argument sécuritaire, également avancé par le responsable à l'OPAC de Paris, chargé des questions de sécurité que nous avons pu interroger : le jardinier devrait par sa simple présence permettre de réinstaurer du contrôle social. Et si certains bailleurs et habitants ont pu craindre que les plantations ne soient détruites par les jeunes, les jardins ouvriers d'ores et déjà implantés dans les quartiers ont au contraire été épargnés par ces derniers pour la même raison déjà invoquée par les camionneurs sans crainte pour leurs véhicules : à savoir, le respect que les jeunes auraient pour le travail réalisé. Mais ces fonctions attendues des jardins ouvriers, même si la crainte de voir pousser des poireaux au pied de l'immeuble collectif a fait pousser quelques cris à certains bailleurs réprouvant et l'aspect du légume et son affiliation à la sphère privée, pourraient être remplies aussi par l'activité de la mécanique ; Celle-ci pâtit d'une image bien

[78] « Grand entretien avec Erwan Lecoeur », propos recueillis par Raphaëlle Bacqué, *Le Monde*, 19 février 2006, p.5.

éloignée des préoccupations écologiques d'aujourd'hui. Le parking au même titre que le jardin n'a-il pas plus de chances d'être investi par la population adulte, recherchés l'un comme l'autre, car vécus dans le prolongement de leur logement, en temps qu'espaces privés ? Rappelons que la moindre présence des hommes dans la vie publique participe d'un mouvement plus général mis en avant par d'autres auteurs et non pas d'une fuite liée à l'investissement d'un espace par les seuls jeunes.

Dans certains sites, l'installation envisagée dans les logements aux rez-de-chaussée de personnes âgées faute de pouvoir y attirer en lieu et place des commerces escomptées, se voulait également installer une tranche d'âge supposée être plus à même de se faire respecter. L'autorité de la personne âgée dont Pinson (1989) soulignait pour cette raison l'absence dans les premières décennies du grand ensemble est plus acceptée. Dans l'imaginaire enfantin, le grand père reste le sage gardien. Dès son plus jeune âge, l'enfant a consciemment ou inconsciemment assimilé le respect qu'on doit par l'intermédiaire du grand père à l'homme plus âgé. Et puis l'autorité des pères où, du reste, sur le parking certains ont l'âge d'être grand- pères, lorsqu'ils ne sont pas tout à la fois pères et grand- pères, n'est elle pas plus tolérée que celles des pairs, ou frères de ses pairs, dont se plaint justement le jeune Younès Amrani (2004) interrogé par Stéphane Beaud. L'autorité de fait pour pouvoir être acceptée nécessite d'être légitimée. Et à ce titre, comme le rappelle Balandier (cité par Ansart, 1990), les rapports entre générations, tenus pour être des données premières de l'ordre social, sont essentiellement inégalitaires et le plus souvent marqués par une dépendance, dépendance de l'enfant durant les premières années de son existence, dépendance plus sociale ensuite au cours de la socialisation. Et puis l'autorité est aussi d'autant plus admise qu'elle s'exerce autour de l'enseignement d'un objet – le travail – dont la valeur n'est pas totalement reniée. Le travail – celui-là même qu'effectue les bricoleurs, les camionneurs et les jardiniers - serait respecté par les jeunes dépourvus dit on de repères. Mais le métier que l'on apprend auprès du père est peut-être autant sinon plus respecté aujourd'hui où l'individualisme gagne tous les membres de la société dont celle des jeunes – on ne cesse de le leur reprocher – il est au cœur de l'identité de soi. Les jeunes aujourd'hui comme l'écrit Dubet (1992) dont les propos sont dominés par le soucis de soi, ont un seul leitmotiv : qu'on les reconnaisse comme sujet et respecte leur désir d'autonomie et d'identité. Selon Dubet, « *ce ne sont plus les valeurs du travail et les capacités productives qui servent d'appui à une conscience de soi, mais les principes d'existence du sujet personnel lui-même » (*1992, p.378*).* Aujourd'hui de fait, comme l'entend notamment Dubet, le sentiment d'appartenir à une classe sociale ne permet

plus de définir l'individu. Cela ne veut pas dire pour autant que le travail, à condition qu'il ne porte pas atteinte au désir d'individualité, ne demeure pas encore constitutif d'une identité. L'usine Citroën, gagnée par les incivilités juvéniles au même titre que l'école et l'espace public, l'aurait, puisque tel est son intérêt, en quelque sorte, compris laquelle s'efforce, depuis peu, de prendre en compte l'importance aujourd'hui accordé à l'individu. La crise de l'autorité diagnostiquée à l'extérieur du monde du travail vient d'être entendue dans l'enceinte même de l'usine Citroën, nous explique madame Erika, comme le refus qu'exprime aujourd'hui l'individu de recevoir un ordre sans explication. Les chefs d'équipes sont depuis peu formés à cet état de fait : ceux-ci sont tenus de motiver leur commande auprès de jeunes ouvriers exigeant que l'on tienne compte du respect et de l'intégrité de leur personne. L'armée également, ainsi que nous l'explique l'un de ses formateurs, alors qu'elle éprouve des difficultés à commander à ses nouvelles recrues, entend aussi s'adapter à ce même phénomène d'individualisation entrant dans son corps. Ainsi ce phénomène n'est pas le fait des seuls jeunes de banlieue, ou d'un seul milieu, si l'on en croit un chef d'orchestre mentionnant sur France Musique l'incivilité de ses musiciens réprouvant de suivre la partition sans explication.

Que cela soit vrai ou faux, madame Erika contredit en tout cas Beaud et Pialoux (1999) : les jeunes employés de Citroën ne rejettent pas le travail ouvrier. Les jeunes, ajoute-t-elle, se contentent de ne pas se dessaisir à l'usine de leur casquette qu'ils portent de travers en sus du bleu de travail. En somme l'individualisme parviendrait ici à s'exprimer par l'intermédiaire du costume personnalisé par la génération qui la porte. La volonté que l'on peut exprimer à un certain âge, d'appartenir à un groupe, la bande de jeunes composée elle-même d'individus divers, n'exclue pas le renoncement aux valeurs des autres groupes telles que la famille ou le travail. Ainsi le travail, la famille mais aussi, comme nous le verrons encore, le milieu, font encore autorité sur un territoire, l'espace public des quartiers.

2.2 …Un quartier encore marqué par les valeurs d'un milieu

2.2.1 Des emplois pas toujours dépréciés sur le marché du travail, dès lors qu'ils touchent de près ou de loin le travail de la voiture

Le rôle de l'entourage dans les quartiers pour le choix d'un métier, bien mis en évidence dans nos entretiens, se retrouve dans certaines études sur l'emploi.

L'absence de désir que les enfants manifestent à l'égard du travail de leur père ne serait pas, contrairement à ce qu'estiment entre autres auteurs Beaud et Pialoux, l'apanage des seuls fils d'ouvriers. Le manque d'envie qu'exprimeraient de nos jours les enfants à l'égard de la profession de leurs parents concernerait toutes les classes sociales. La raison invoquée par Gilles Achache – analysant les résultats d'une enquête cherchant à sonder les valeurs exprimées par les Français à l'égard du travail – serait les propos peu encourageants tenus par les parents eux-mêmes sur leur travail présenté par ces derniers comme peu épanouissant, à l'avenir incertain, mais aussi à la nature relativement incompréhensible pour les enfants du travail effectués par leurs parents (Achache, 1997). Ce dernier point, qui nous intéresse plus particulièrement, serait notamment renforcé par l'évolution d'un monde conférant une moindre matérialité aux emplois occupés. Comme l'explique Achache, « *L'importance prise dans le travail par le « bureau » sur l'atelier a fait perdre ce qu'il y avait de plus concret dans l'activité du travail, qui donnait matière à représentation pour un enfant. Un atelier de menuiserie ou un garage sont des lieux clairement distincts et clairement identifiés. A l'inverse, tous les bureaux se ressemblent*. (Achache, 1997, p36) ».

Or la mécanique qu'effectue l'homme adulte sur le parking atelier de son domicile s'avère, comme nous l'avons dit, très visible. Et à ce titre, rappelons que le travail de mécanicien est valorisé et reconnu comme un métier par les jeunes par rapport aux emplois qui leur sont proposés. Il le serait notamment au regard des emplois du secteur culturel et social, particulièrement présents dans les quartiers. Ceci est mis en avant par un jeune interrogé dans une cité de Strasbourg par Viviane Claude (2001) ; cette cité, comme le met en évidence l'auteur, ne compte qu'un seul café mais pas moins de 155 travailleurs culturels et sociaux. Ces emplois, dit-il « *ne sont pas des métiers*, *si j'avais su, j'aurais appris un vrai métier comme maçon, ou mécanicien par exemple* ».

Dans le quartier du Palais, monsieur Cami –conducteur d'un camion faisant des visites médicales dans les entreprises, le regrette encore ; son rêve d'être « mécano » a été contrecarré par son père, immigré italien, qui l'aurait bien vu maçon, comme lui-même et nombre de gens de la communauté italienne.. Le jeune chauffagiste aurait lui-même préféré être mécanicien, mais, le travail effectué dans une entreprise de chauffage-plomberie lui garantit la sécurité de l'emploi et la possibilité de faire montre d'un minimum de technicité, même si installer et réparer des chaudières relève un peu de la routine. A Aulnay, un jeune employé de Citroën comme cariste, passe au moment où nous interrogeons quelques mécaniciens sur le parking de la cité Jupiter, là où dit-il « *On fait de la vraie mécanique ».* Ces jeunes, selon Marc Hatzfeld interrogé par nous parce qu'il avait été chargé par l'entreprise PSA Peugeot Citroën de réaliser un film sur des stagiaires dans l'usine de production Citroën à Aulnay, mais aussi, selon madame Erika, chargée des questions sociales à PSA Peugeot Citroën, préfèrent l'emploi fourni par le constructeur automobile aux autres emplois qui s'offrent à eux : gardien , magasinier…

L'entreprise mène également des actions de sensibilisation aux métiers de l'automobile dans l'enceinte même de l'école, non pas tant auprès des jeunes qu'elle se contente d'informer de l'existence d'emplois proposés en son sein, mais auprès de ceux qui en aurait la plus mauvaise image, à savoir, les enseignants. L'emploi, pour madame Erika, serait avant tout déprécié par le corps enseignant, car par trop lié à l'usine[79]. Le terme d'ouvrier, si l'on reprend encore dans un article de Libération donnant la parole à des ouvriers[80], les propos de Stéphane Deliège, formateur de bac professionnel et de BTS productique aurait été remplacé par l'Education Nationale, par celui de « *technicien d'usinage* ». « *L'Education*, se moque-t-il, *sait choisir ses termes* ». Ce qui, enchaîne Fabien, 33 ans, interviewé dans le même article, en qualité de chauffagiste, génére quelques confusions, susceptibles d'alimenter la crise d'identité : « *Quand on m'envoie dépanner une chaudière, on dit au client, « on vous envoie un technicien. Mais sur la fiche de paie, il y a marqué : Statut : ouvrier. Bref, on ne sait plus qui on est, à part des pions.*» Monsieur Chiko interrogé sur notre site, est, si l'on prend le terme savant, technicien de maintenance pour une entreprise de serrurerie, nom qu'il

[79] L usine, selon Florence Weber (2001), autrefois scrutée par les sociologues, nombreux à aller y travailler dans les années 70 pour y étudier la condition ouvrière, était déjà au cœur d'une certaine incompréhension, entre ces sociologues, voyant en elle le symbole de l'exploitation de l'ouvrier, et l'ouvrier, lui, même, peu enclin à se révolter, puisqu'à la différence du chercheur, il n'avait d'autres alternatives pour vivre que d'y travailler.

[80] « Chauffagiste, chaudronnier ou monteur témoignent », recueilli par Sonya Faure, in *Libération* lundi 29 mai 2006

mentionne seulement lorsque nous lui demandons sa profession. L'utilisation du terme technicien employé aujourd'hui dans le tertiaire – la personne au guichet de la CAF d'Aulnay est une technicienne, les hommes de ménage sont techniciens de surface – a en outre l'inconvénient de lui retirer la connotation technique. L'on comprendra ainsi pourquoi, l'entreprise PSA-Citroën – ainsi que nous l'explique madame Erika, qui voulait changer la grille de qualification et remplacer le mot ouvrier, s'est heurtée au fait que le personnel était attaché au terme.

L'emploi effectué à l'usine, à défaut de bénéficier d'un statut clair, est peut-être un peu plus considéré par la population des quartiers qu'il ne l'est par les formateurs. Plus apprécié, ou tout au moins un peu moins déprécié par les jeunes, aux regards des autres emplois qui leur sont proposés, il le serait également par les femmes. L'entreprise automobile (Renault, Citroën) recrute, aujourd'hui, en intérim des jeunes, mais aussi, fait nouveau, des femmes (Beaud et Pialoux, 2004), pour lesquelles le travail en son sein, comme nous le rapporte madame Erika, serait aujourd'hui rendu possible par la réduction des plus durs travaux de force - à l'origine de la très grande pénibilité des anciens emplois qui y étaient proposés. L'emploi des femmes participe, avec la question de l'intégration de l'Islam, d'une des politiques « avant-gardistes de l'entreprise ». Le groupe Peugeot Citroën, en a été récompensé en 2005 en obtenant le prix de l'entreprise qui respecte le plus la parité[81]. Or, les femmes, selon Marc Hatzfeld, mais aussi Beaud et Pialoux - ces derniers à défaut de le noter pour les jeunes, le remarquent également à leurs propos- apprécieraient plus de travailler chez Citroën qu'être caissière de supermarché. Les emplois de l'automobile se présentent pour elles comme une promotion aux regards des métiers encore plus déconsidérés, qui s'offrent à elles, tels, que téléphonistes, employés de surface, assistantes maternelles, aides maternelles, femmes de ménages, aide aux personnes âgées.

Le métier, apprécié par les fils et les femmes, à défaut de l'être par le corps enseignant, ne l'est-il également, d'une certaine manière, par la famille en général, laquelle, selon madame Erika, viendrait en nombre visiter l'espace d'exposition et de promotion que l'entreprise a créée à côté de l'unité production d'Aulnay. Inauguré en 2001, le Conservatoire, tel est le nom de cet espace, a vocation à regrouper, entretenir, et exhiber les modèles de Citroën produites des origines à aujourd'hui, et de gérer l'ensemble des archives de la l'entreprise.

[81] Chemin Anne, « Psa-Peugeot-Citroën reçoit le premier label Egalité professionnel », *Le Monde* du 23 février 2005

Mais le Conservatoire qui se veut « *être un support au présent et à la construction de l'avenir* : (car) *c'est une façon de nourrir le renouveau de la Marque* »[82], a surtout pour ambition de promouvoir et sensibiliser les collaborateurs de Peugeot-PSA-Citroën - clients et personnel - à l'histoire et aux activités de l' entreprise. Ce conservatoire, plébiscitée par l'ouvrier et sa famille, expose les modèles que l'ouvrier est supposé fabriquer sans pour autant en avoir la moindre maîtrise. Car ainsi le décrit Foued, 24 ans, dans l'article de *Libération* sus cité donnant la parole à des ouvriers : « *Au début, j'étais employé pour quelques mois. J'ai monté les moteurs, les joints de coffre, En six ans, j'ai du faire la moitié de la voiture* ». Comme l'observent Sophie Duchène, François Platone, Florence Haegel (1997), la parcellisation de la tâche et le chômage ne sous-tendent pas que le sentiment d'être ouvrier soit totalement anéanti pour autant. A la Courneuve, site industriel touché de plein fouet par la crise, « *Le sentiment qu'on est un ouvrier, qu'on le reste toute sa vie est exprimé aussi bien par les ouvriers actifs, retraités, ou chômeurs, que par des personnes qui ne sont que d'ascendance ouvrière* ». (p 89). Selon ces auteurs, si l'on n'est soi-même ouvrier, on l'est encore par héritage. L'entreprise PSA Peugeot-Citroën dont c'est l'intérêt, et qui selon madame Erika a conservé l'esprit de son fondateur, l'a bien compris, elle qui s'efforce de promouvoir son image et ses emplois en tentant d'impliquer l'ouvrier et sa famille aux activités et à l'histoire d'une entreprise. Cette histoire – ou plutôt mémoire - est aussi celle des ouvriers. L'industrie automobile recruta dans les années 60 massivement, dont des immigrés. Pour ces derniers dont la vie toute entière était tournée vers le travail, l'usine était un plus grand vecteur d'intégration que la société. L'usine qui très tôt accepta en son sein le déploiement des pratiques religieuses de ses employés fut longtemps l'un des rares espaces (public donc) où l'ouvrier entrait en contact avec des personnes qui lui étaient étrangères, à savoir les Français (Bougarel, Diallo, 1991).

Mais la voiture, ce bien valorisé par l'individu, peut aussi participer de la valorisation de certaines professions qu'elle intègre. L'emploi de cariste, proposé à Aulnay par le constructeur automobile et par le pôle de Roissy dans le secteur de la manutention et de la logistique, occupé par plusieurs adolescents interrogés, offre au moins l'attrait nous dit l'un, de la conduite de l'engin nécessitant par ailleurs un permis et une formation spécifique. Peut-être encore mentionné le cas d'un jeune interrogé dans le cadre d'une émission de France culture donnant la parole à des adolescents de quartier en stage d'éveil à la culture de

[82] *Le conservatoire*, présentation du site sur internet (2006).

l'audiovisuel : celui-ci évoque, quant à la question du travail qu'il aimerait, « le métier de cariste ».

Manu que nous avons eu l'occasion de rencontrer sur son lieu de travail – un parking parisien d'un certain standing - au sein duquel il officie tout à la fois comme voiturier et gardien, nous explique la teneur d'un travail, qui en soi, n'a rien de valorisant. Il regrette aujourd'hui de ne pas avoir fait d'études - et est ravi de s'entretenir avec nous au sujet d'une thèse -. Du voiturier, il en a, certes, le costume, mais l'essentiel de son travail consiste, avant tout, à surveiller les voitures stationnées dans le parking. La tâche qui lui laisse nombre de temps morts a au moins le mérite de lui accorder la compagnie des autres gardiens, certains anciens ouvriers, parfois mécaniciens sur le parking de leur résidence - avec lequel surtout il partage le même intérêt pour un objet - la voiture – qui fait lien et à propos duquel entre collègues, on peut trouver à parler.

Parmi les autres emplois qui s'offrent aux jeunes de banlieue, peuvent être relevés, enfin, ceux proposés par l'Armée. Cette dernière recrute de fait depuis sa professionnalisation en 1996 près de 25000 personnes par an, notamment des jeunes des quartiers défavorisés que le métier de militaire serait susceptible d'attirer, comme nous l'explique un Capitaine du service d'Information de l'Armée de terre, par les valeurs de virilité qui lui sont associées, valeurs de virilité également conférées selon Mauger aux travaux de force et à la voiture. Mais ce métier pâtit aujourd'hui, selon ce militaire, de la mauvaise image de l'uniforme , assimilé au policier – et de l'Institution en général dans les quartiers. Ce qui explique, la présence de l'Armée au Salon du Tuning, le jour où nous le rencontrons dans le parc des expositions de Villepinte, à un quart d'heure de bus de la cité des 3000 d'Aulnay. Ce salon, dès sa troisième édition, remporte un véritable succès, comme nous l'explique l'hôtesse du Groupe Option Organisation. L'Armée de Terre qui y a installé un stand pour informer et promouvoir ses métiers, compte sur son affluence pour recruter les jeunes des banlieues qu'ils ne savent autrement approcher. L'automobile attire le jeune de banlieue et donc le militaire fréquentant le salon qui l'expose, elle lui fournit ainsi un point de contact. Si les militaires sont également présents dans les centres commerciaux, c'est pour informer ceux que ce Capitaine nomme les prescripteurs : les relations de leur principale cible que sont les jeunes de banlieue, continue t-il, « les parents, enfants, grand parents, oncles, etc,. L'Armée de terre selon ce Capitaine compte en somme elle aussi sur la famille : 30 % des effectifs de ses soldats serait recruté par son entremise. L'autre moyen est donc tenter d'entrer directement en contact avec les jeunes

qui constituent une part non négligeable de leur effectif. 60 % de leurs recrues ont entre 16 et 24 ans, 30 % parmi ces derniers venant de la région Ile-de-France. L'armée tente de les appréhender en étant présente dans les salons où ils seraient nombreux à venir: en fréquentant le salon des étudiants, elle escompte déceler quelques futurs officiers ; en étant présente, dans celui du tuning, elle compte attirer les jeunes de la Seine-Saint-Denis au métier de soldat. Dans ce salon, conclut ce Capitaine, « *nos principales recrues, ce sont des bleus, pas des blancs (cols blancs)* ». Le statut d'ouvrier en somme, demeure ancré dans bien des représentations.

PSA PEUGEOT CITROËN

Site d'Aulnay

Le cariste

Approvisionnement :

- Approvisionne le bord de ligne en contenants.
- Gère les contenants, le stock et l' approvisionnement au poste sur informatique.

Réception :

- Applique les procédures de déchargement / chargement .
- Applique les procédures de stockage des pièces.
- Valide les emplacements dans les systèmes informatiques.

Sécurité :

- Respecte les consignes de sécurité et de circulation.
- Applique les consignes en vigueur concernant l'utilisation des cars.

Autonomie / comportement :

- Prend en compte les problèmes rencontrés sur son poste de travail.
- Avertit son responsable hiérarchique des aléas ou de tout autre problème rencontré.
- Respecte les règles d'entretien de son engin et les consignes de sécurité.
- Participe à l'ordre et à la propreté de son secteur d'activité.

Profil :

- Bon niveau d'instruction (utilisation de l'informatique embarquée).
- Sens de la communication.
- Réactivité, organisation et autonomie.
- Etre titulaire d'un permis.

Le : 05/09/2002

Boulevard André-Citroën B.P. 13 93601 Aulnay-sous-Bois Cedex Téléphone 01 56 50 42 42 Fax 01 56 50 43 30

Peugeot S.A. Société Anonyme à Directoire et Conseil de Surveillance Capital 259 109 146 € RCS Paris B 552 100 554 Siret 552 100 554 00021
Siège Social 75 avenue de la Grande Armée 75116 Paris Téléphone 01 40 66 55 11 Fax 01 40 66 54 14 Adresse Postale BP 01 16 75761 Paris Cedex 16 Site Internet www.psa.f

Illustration 29 : Offre de formation présentée à la Mission Jeune

2.2.2 Une activité exercée dans l'espace du domicile, nullement réprouvée dans son aspect illégal

On notera en tous cas que l'activité reprouvée par les acteurs publics ne l'est peut être pas autant qu'on le dit habituellement par les habitants eux-mêmes.

Les critiques qui ont pu être émises par des personnes interrogées portent sur des points assez divers, mais rarement sur l'illégalité des activités pratiquées.
Contrairement à ce que pensent les acteurs de la réhabilitation, seuls quelques habitants se plaignent tout d'abord – c'est loin d'être la majorité – de la saleté et, partant, de l'image-qu'elle donne de la cité HLM. Tels monsieur et madame Pereira, hostiles à tout ce qui se passe dans un quartier qu'ils s'efforcent de traverser le moins possible. Le gardien, exaspéré, replace la plainte de ce couple à l'aune de leurs sempiternelles réclamations. Tout est motif à réprobation chez ces derniers, le pot de fleur que le voisin du dessus arrose et qui laisse passer quelques gouttes d'eau sur leur balcon, le courrier non arrivé à temps**.** Selon Bordreuil (1997), désavouer le lieu où l'on habite constitue un moyen de gérer le stigmate qui se pose à tout habitant de grands ensembles auprès de l'interviewer extérieur à la cité et dont la seule présence rappelle à l'interviewé qu'il est, avant toute chose, « habitant de cité ». « *Puisque l'espace signifie le présentateur* [l'interviewé] *à ses dépens, ce dernier se présentera aux dépens de l'espace, dont les traits négatifs seront alors égrenés conformément à la litanie du stigmate (bruits, saleté, délinquance, assistanat, anomie). En se présentant comme distinct* [du quartier et de ses résidents], *le présentateur, change de camps, passant de celui des juges à celui des jugeurs.* » (Bordreuil, 1997, p. 240). Dans les plaintes entendues, notamment émanant des personnes, tendant à dénigrer tous les faits et gestes de leurs cités, la nécessité de se positionner par rapport à l'image du quartier, doit être décryptée. Monsieur Thibault en tout cas, se plaint de la saleté, non pas dans le cadre des deux longs entretiens que nous avons effectués avec lui, mais à l'occasion de la visite de quartier organisée par la municipalité de Créteil, rassemblant élus et représentants des services techniques de la municipalité et habitants propriétaires parmi lesquels il est l'un des rares représentants des locataires HLM. L'élu adjoint à l'urbanisme, s'arrêtera à deux reprises pour ramasser des papiers laissés sur le pelouse. Dans le quartier des 3000 à Aulnay, ceux qui se plaignaient de l'amas de bidons vides laissés au sol, l'ont fait d'autant plus que le service de déblaiement ne fonctionnait plus

depuis cinq mois (le concessionnaire en charge ayant été surpris lui aussi à augmenter illicitement ses revenus) et qu'il empiétait sur la sortie du parking Jupiter.
Notons qu'aucun des habitants, aux dires du directeur de l'antenne HLM, ne prend son téléphone pour se plaindre de la présence de la mécanique dans un espace que certains disent ne pas lui être imparti, alors que les appels relatifs au manque de places de stationnement et aux troubles de voisinages sont légions.

Par ailleurs, le fait que certains bricoleurs se connectent à l'électricité commune n'a jamais été mentionné par aucun des habitants en HLM. Ceci mérite d'être noté en des lieux où la moindre dépense est pesée. Le poids que représente en effet toute charge supplémentaire – un box à 23 ou 50 euros par mois, les travaux de la réhabilitation, les majorations de retard d'EDF, les crédits non payés à temps, etc., se rajoutent aux loyers qu'ils ont parfois, au vu des impayés, du mal à assurer, et il est évoqué dans nombre d'entretiens.
Les propriétaires à l'inverse, selon le mari de la gardienne chargée de s'occuper de la couronne de boxes aménagée dans le sous-sol de l'école Charles-Péguy, affectée aux locataires en HLM et aux propriétaires, évoquent assez régulièrement la dépense du détournement d'une électricité commune pour les seuls fins de quelques individus bricoleurs dont ils doivent supporter les frais. Tout, nous répète-t-on sans cesse, est sujet à économie, dans ces immeubles occupés en majorité par des propriétaires faiblement argentés et ayant eu du mal à acquérir leur logement. Le coût de l'éclairage des parties communes, du chauffage collectif, recalculé par Monsieur Demus, serait, s'exclame celui-ci, aussi élevé qu'en pavillon ! Et puis, nous explique à nouveau le mari de la gardienne de deux immeubles en copropriétés sur le boulevard Pablo-Picasso, qui est chargé de changer les ampoules du parking Charles-Peguy : « *Ce qui gênait beaucoup de monde, c'est que ça mettait en panne, ici, une grande partie du parking, le fait de bricoler à l'intérieur. Parce qu'automatiquement, qui dit bricoler, dit se brancher quelque part, alors que ce n'est pas spécialement fait pour ça. C'est juste fait pour l'éclairage. Donc automatiquement les ampoules en prenaient un coup. Le groupe électrogène se mettait en route, pourquoi ? Parce que ça disjonctait, parce que dès qu'on branche une perceuse, ça disjoncte. Et puis, le problème, c'est aussi le prix des ampoules, qu'il faut, à cause de la mécanique, changer tous les quinze jours* ».

Le caractère illicite d'une activité exercée au noir, susceptible parfois de s'alimenter en pièces volées comme le mettent en avant Marc et Hélène Hatzfeld et Nadja Ringart (1998), est de fait non signalé, si ce n'est par monsieur Thibault. Il est en effet le seul à évoquer qu'étant au

chômage, ces bricoleurs détournent les subsides de l'Etat. Ce caractère illicite est peut-être tu par les habitants, soit qu'on le cache à l'étranger que nous sommes pour protéger l'autre (son voisin de résidence), soit parce qu'on s'y adonne dans d'autres secteurs d'activité. De fait, beaucoup de gens travaillent au noir en particulier dans les métiers du bâtiment, cet autre secteur d'activité fort connu pour cela et ayant pu recruter bon nombre d'habitants des quartiers. L'économie de la débrouille, pour reprendre le terme de Laurence Rouleau-Berger (2001), concerne aussi nombre de personnes. La déficience de certains services donne lieu, nous l'avons vu, à des initiatives locales proposant voitures ou camions pour les déménagements, quelqu'un pour la surveillance des étals des commerçants. La débrouille commence dès le plus jeune âge, si l'on s'arrête sur le petit trafic de glaces– un glaçon trempé dans la grenadine – auquel s'adonnent les fillettes à Jupiter avec l'aide d'une maman. A Aulnay, monsieur Pereira, remonté à l'égard des épaves produisant l'impression de sale sur le parking Jupiter, nous relatait dans le même temps les travaux au noir qu'il effectuait jusqu'à peu dans le bâtiment pour tenter d'étoffer une retraite un peu maigre. Nombre de personnes, en outre, bricolent hors de la résidence. Monsieur Diodonné, rencontré dans la loge du concierge alors qu'il critiquait la saleté du parking, entretient son véhicule dans un foyer malien situé dans une autre cité, où la pratique est tout autant interdite et s'accompagne du même désordre que l'on trouve dans les parkings. Plusieurs habitants ont, du reste, recours aux services de mécaniciens informels, dans le quartier mais hors de la résidence. Monsieur Dali, dont la femme évoque l'interdit de la pratique sans pour autant la récuser ou s'attarder sur les mécaniciens en bas de l'immeuble, le fait, lui, sur le parking de la cité HLM où réside sa mère.

Une secrétaire de la Direction générale des Services techniques de la municipalité de Créteil, que nous avons interrogée, puisque c'est à elle que revient la charge de réceptionner, depuis vingt ans qu'elle y travaille, les plaintes, se plaint elle-même du fait que les gens sont sans cesse à récriminer à propos de tout et de rien. Celle-ci donne l'exemple de la branche d'arbre osant se pencher devant la fenêtre et portant ombrage à un résident, preuve s'il en est, selon elle, que les gens seraient aujourd'hui par trop assistés ou individualistes. « *Ils croient pouvoir tout demander à la mairie* », dit-elle. A la question que nous lui posons quant à l'importance ou non des récriminations portées à l'encontre du bricolage et des travaux de mécanique exercés au pied des immeubles, celle-ci nous répond laconiquement et sans autre forme de procès. « *Oh, non, de toutes manières, on fait tous ça.* » Est-ce à dire qu'en des lieux où, comme le dit le gardien de la cité Emmaüs dans le sillage de cette secrétaire, certains auraient

tendance à compter sur la puissance publique pour le règlement de nombre de problèmes, la présence de la mécanique bénéficie, elle, d'une certaine indulgence, dans la mesure où elle tendrait à montrer que celui qui s'y adonne, n'est pas seulement un assisté ?

La mécanique se fait, en tous cas, avec la complicité des représentants de l'institution que sont les gardiens. Ceux des résidences HLM tout au moins font montre d'une véritable tolérance à l'égard de la population bricoleuse. Nous l'avons vu dans la partie précédente, le gardien de la cité d'Emmaüs les défend : « *Ils ne font rien de grave*, *et sont dans le besoin*. » Celui-ci, c'est entendu, est un ancien de la cité, une qualité qui selon la théorie de l'immersion mis en pratique par Emmaüs, tendrait à le rendre mieux accepté par la cité, et ce faisant plus respecté : il connaît la plupart de ses habitants, dont les jeunes, d'autant moins craints par lui qui les a vu grandir. Les autres gardiens des résidences HLM oscillent devant l'inconnu que nous sommes entre le rappel de la règle et la défense des bricoleurs. Celui de la cité Jupiter les protège manifestement ; il avance, devant notre désir d'aller en interroger quelques-uns, qu'il serait bien de les laisser tranquilles, alors que ces familles sont sans répit perturbées par la presse, les assistantes sociales et autres agents de la mairie. Il déclare à plusieurs reprises, à la manière du médecin tenu au secret pour préserver la liberté de ses clients : « *J'ai un devoir de réserve.* » Le gardien de Jupiter et le gardien de La Lutèce, résidents de ces lieux, l'un depuis trois ans, l'autre depuis cinq ans, n'omettent pas de dire qu'il est interdit de bricoler sur le parking, conformément au règlement des résidences. Bien sûr, ils s'énervent devant la saleté qu'il leur incombe parfois de nettoyer. La tâche, vu que la mécanique est interdite par le règlement, disent-ils, ne leur est pas impartie. Mais leur réticence à s'occuper des déchets produits par une activité qu'ils tolèrent malgré son interdit, ainsi que l'empathie que certains ont pu montrer à l'égard de leurs locataires bricoleurs, nous semblent pouvoir être appréhendées à la lumière de l'histoire de leur profession telle que l'ont rapportée Marchal et Stébé (2003).

En effet, en troquant son ancienne appellation de concierge contre celle de gardien, le gardien d'aujourd'hui a acquis plus qu'un titre. Car être gardien de nos jours est un métier régi par le code du travail et une convention collective. Ses tâches, désormais peu ou prou définies, lui permettent, à la différence de la concierge d'antan qui était pieds et mains liés à son propriétaire, d'établir plus de distance avec ce dernier, et de se faire plus accepter par la population qu'il a charge de « surveiller ». Le non-dépassement des horaires de travail, en particulier, participe à l'acquisition d'une dignité que n'avait pas l'ancienne concierge dont

l'image reste entachée de celle de contrôle social, comme l'observent Marchal et Stébé (2003), mais auquel la professionnalisation de la tâche permet de se distinguer. Il n'en demeure pas moins que le métier de gardien, déqualifié et dévalorisé rappellent Marchal et Stébé, n'a rien d'une vocation. « *L'ordre social ne les a pas favorisé* », écrivent ces auteurs. 10 % des gardiens concierges ont le baccalauréat. 95 % ont exercé une autre profession auparavant et, aspect non négligeable, habitants et gardiens seraient de même origine sociale.

Notons que deux des trois gardiens du parc social que nous avons interrogés à Créteil et Aulnay, ont, à un moment ou un autre, été amenés à travailler dans le secteur de l'automobile, grand pourvoyeur, nous l'avons dit, d'emplois peu qualifiés. Le gardien de la cité Emmaüs à Aulnay était auparavant carrossier. Les réparations qu'il effectuait alors lui-même sur « *d'autres voitures que la sienne* » lui permettaient, nous explique-t-il, d'augmenter son salaire par quelques rentrées d'argent. Le gardien de La Lutèce à Créteil travaillait à Eldorauto, grande surface spécialisée dans la distribution d'accessoires automobiles. Fonctions et origines sociales similaires contribuent à expliquer le fait que l'activité interdite par le règlement que les gardiens sont supposés faire respecter, notamment dans la cité Jupiter où celle-ci est totalement réfutée par le bailleur, s'exerce avec la protection de ceux-ci. Et puis, aspect non négligeable, le gardien de La Lutèce à Créteil comme celui de la cité Emmaüs sont l'un et l'autre passionnés d'automobiles et de mécanique. Le premier discute régulièrement de mécanique avec les mécaniciens, l'entretien de la voiture constituant pour lui, nous l'avons dit, une véritable passion à laquelle il a du renoncer, parce que trop consommatrice de temps et d'argent, lorsqu'il s'est marié et a eu des enfants. Le gardien de la cité Jupiter, au moment où nous l'avons rencontré dans sa loge décorée de posters d'autos, traitait avec Bilal, afin que celui-ci lui trouve une voiture à faible coût. Lui et sa femme, gardiens à la cité Jupiter depuis cinq ans, n'avaient jusque-là pas eu les moyens de se payer une automobile.

Aussi, le plus grand confort qu'autorise aujourd'hui l'exercice d'un métier désormais réglementé par la loi, une même origine sociale et une passion pour l'auto partagée avec les locataires, peuvent-ils expliquer le fait que les gardiens, ceux-là mêmes que nous ne voulions pas forcément interroger dans la mesure où ils relayent la voix non pas des habitants mais du bailleur, ont pu se révéler être une clé d'entrée pour celui, extérieur à la cité, cherchant à s'y faufiler ? En l'occurrence, c'est par l'entremise du gardien de la cité Jupiter, alors même que nous tentions au départ de l'éviter, que nous avons pu entrer en contact avec les mécaniciens

les plus actifs. S'entretenir avec madame Cordé, à l'inverse, ne constitue pas une porte d'entrée. Il faut, si l'on a été vu avec elle, s'en justifier pour pouvoir interroger certains habitants, tant celle-ci est tout le temps sur le pas de la porte, à discuter « *de tout et rien* », comme dit un jeune, et surtout à se plaindre : des déchets amassés au pied des immeubles, des tags et, surtout, des jeunes, même si, dans les faits, celle-ci de temps à autre leur parle et que les rapports entre les jeunes et madame Cordé, pour le moins passionnés, mais c'est un autre sujet, sont bien plus compliqués. Madame Cordé, véritable pipelette nous renseignant sur la vie, l'activité ou le chômage des gens, nous semble avoir endossé « les habits » de l'ancienne concierge, à défaut du titre que les habitants ne semblent vouloir lui reconnaître. De l'image d'Epinal de la concierge bavarde et curieuse, les gardiens cherchent aujourd'hui à se démarquer, selon Stébé, ce qui peut expliquer leur discrétion et leur inclination à protéger les bricoleurs. Sur le sujet de la mécanique et de ses résidus, qui nullement ne la préoccupe, ceci mérité d'être noté, Madame Cordé ne pipe mot.

La police non plus d'ailleurs : A Aulnay comme à Créteil, les commissaires interrogés nous disent avoir bien d'autres préoccupations. L'activité de mécanique effectuée à l'écart du regard des habitants s'exhibe finalement plus à la vue des gens extérieurs et des passants empruntant la rue qu'à celle des résidents. Les agents des forces de l'ordre font de temps à autre des contrôles, mais comme le rapportent plusieurs mécaniciens *« ne disent rien »*. *« Même si ce n'est pas sa voiture, du moment qu'elle a une plaque d'immatriculation, une carte grise, et une assurance* ». Les voitures de collection que Bilal répare, agent de sécurité dans le civil, lui permettent de faire le fier. Elles se distinguent, nous dit-il, des Golf GTI très prisées par les jeunes du quartier des 3000. Aux îlotiers venant parfois les admirer, celui-ci aurait clamé *: « Ce n'est pas demain que vous pourrez les acheter ! »*

Les seuls à se plaindre du bruit[83] seraient les habitants des pavillons voisins, attendu que le parking Jupiter investi par les bricoleurs s'inscrit en périphérie de la résidence de manière à ne pas perturber leurs propres voisins. Ils ont, eux, à la différence des locataires de la résidence Jupiter, pleine vue sur le parking qui longe la rue séparant la résidence de la zone

[83] La saleté, le bruit, les chiens et les enfants constituent les quatre thèmes de conflit dans les HLM mis en avant par Daniel Pinson (1989). Selon une note de la Direction Centrale de la Sécurité Publique, « La contribution des bailleurs à l'élaboration des contrats locaux de sécurité » (20 oct. 1999), le bruit est avancé comme principal motif de plaintes dans les quartiers HLM.

pavillonnaire. Les habitants des pavillons se sont du reste plaint de la présence d'épaves sur le parking, laquelle constituerait une gêne pour leurs enfants. Et le gardien de vitupérer, brandissant la lettre envoyée à la mairie par ces derniers : « *Je me demande bien ce qu'ils y font, leurs enfants, le parking n'est pas à eux, il est à la résidence.* »

Dans le parc de logements collectifs privés, une partie des propriétaires interrogés, réfractaires à l'idée que l'on puisse bricoler la voiture sur le parking de leur propre résidence, font cependant montre de tolérance à l'égard de leurs très proches voisins locataires en HLM : tout simplement parce que la mécanique aide celui qui n'a pas d'emploi à se faire de l'argent. Ces propos émanent de ceux dont les femmes se sont investies dans des activités d'animation ou d'aide aux devoirs aux enfants dans le quartier, mais également, de celui qui aimerait déménager en raison des événements qui se sont passés avec les jeunes du quartier, mais qui, en se garant au-dessus du centre commercial, est amené à croiser sur le chemin quelques bricoleurs.

3. Les avantages socialisants d'un seuil

3.1 Un lieu propice à l'incident et à un potentiel échange

3.1.1 Une portion d'espace public d'où s'échappe subrepticement un peu de l'intimité de l'autre

Le parking a été appréhendé jusqu'ici sur un plan social, à l'aune de l'emprise ou de la symbolique de la mécanique. Mais il a aussi des qualités propres spatiales ou urbaines susceptibles de favoriser la rencontre avec l'autre en des quartiers, où l'on ne la recherche pas forcément. Le parking nous l'avons dit est un seuil, un lieu de passage, et de contact avec le voisin que l'on est forcément mené à croiser sur son chemin.

Il est à l'instar de cet autre seuil qu'est le hall d'entrée, un lieu de reconnaissance de l'autre ; la rencontre, selon nombre d'habitants, y est réduite à sa plus simple expression : la classique salutation (bonjour, bonsoir), constitue cette forme d'attention à l'autre par laquelle le sujet, sur sa réserve, trouve le moyen de maintenir une distance**.** Pour autant le voisin pour aussi transparent qu'il puisse être, n'en participe pas moins de l'appropriation de la résidence : sa rencontre régulière sur le palier parking mais aussi la présence de sa voiture garée au côté de la sienne, contribuent à matérialiser un domaine commun, moins privé que le logement, mais plus privé que le reste du quartier, la résidence, et dont le parking, dans une ville bel et bien motorisée, marque la limite**.** Le parking est le premier espace franchi de la résidence. L'habitant motorisé peut rencontrer son voisin avant le hall. *Le parking, ce n'est pas comme l'ascenseur ou le hall d'entrée* dit monsieur Baune *où là, à la différence du parking, on peut se parler et l'on se dit bonjour."*Puis, il se reprend *: "C'est vrai, qu'avant d'entrer dans l'ascenseur, j'ai déjà rencontré la personne sur le parking, dit bonjour et échangé ne serait-ce que par un sourire* ". Et puis sur le parking, le voisin, à défaut d'être connu et identifié en tant qu'individu, l'est en tout cas par sa voiture. Sur le tronçon de la rue Degas, grand axe traversant les quartiers Nord, où sont stationnées les voitures du bâtiment les Alizés dépourvus de parking depuis que celui souterrain du Galion est fermé les habitants de la cité Jupiter font un premier pas chez eux. Tous savent à qui appartiennent les voitures qui y sont

parquées. Le parking est donc comme tout seuil le lien « de *cette reconnaissance*, qui écrit Simmel (1994)*, au sens social est le véritable siège de la discrétion. Car celle-ci* (la connaissance*) ne se réduit pas au respect du secret de l'autre, de sa volonté de discrétion, de sa volonté directe de nous cacher ceci ou cela, et commence déjà par s'abstenir de connaître tout ce que l'autre ne révèle pas positivement. Les relations entre les hommes se départagent sur la question du savoir réciproque : tout ce qui n'est pas dissimulé peut être connu, et tout ce qui n'est pas révélé ne doit pas non plus être révélé. En disant que l'on connaît une certaine personne, on désigne clairement l'absence de relations véritablement intimes : on ne connaît l'autre que ce qu'il est pour l'extérieur ; soit dans un sens de pure représentation sociale, soit de telle sorte que l'on ne connaît justement que ce que l'autre nous montre: le degré de connaissance que contient cette manière de bien se connaître ne renvoie pas à l'en "soi" de l'autre, non pas à ce qui est essentiel à l'intérieur de lui-même, mais seulement à sa surface tournée vers l'autre et le monde ».*

Or, il semble que sur le seuil parking un pas de plus s'avère parfois franchi dans la relation à l'autre. Car le parking a cette particularité par rapport au hall d'entrée ou l'ascenseur de receler le bien automobile privé de l'individu lequel, nous l'avons dit renseigne sur le rythme, la vie, l'habitude de ses voisins. L'habitude – qui pour reprendre le Petit Robert, " *est une manière de se comporter, d'agir individuellement* ", dit un petit quelque chose de plus sur l'individualité d'un voisin tendant à cacher son individualité dans l'espace public, selon Quéré[84]. « *Sur le parking, on se fait des idées »*, dit madame Boni. Comment se fait-il, a t-elle pu se demander, que cet autre voisin de parking ne sort plus de la voiture la poussette habituelle ? L'enfant serait-il malade ? La voiture qui renseigne sur le travail que l'on a ou pas, en informe aussi sur la nature. Madame Boni connaît le métier de ses voisins de parking : à la simple vue des légumes enfournés dans le coffre, ceux-ci, avec lesquels jamais elle n'échange mot, seraient vendeurs dans des marchés. Madame Sonia, à Créteil, elle, s'est faite aborder un jour par quelqu'un, inconnu d'elle et de son mari peu présent dans le quartier, lui demandant si son mari n'avait pas les moyens de lui procurer des pièces pour son auto. " *Mon mari change de voiture tous les six mois, et toutes ses voitures, ce sont des Citroën. À mon avis, cet homme a compris que mon mari travaille chez Citroën, il n' a jamais les mêmes voitures*. "

---

[84] Quéré, Lois, Brezger, « L'étrangeté mutuelle des passants. Le mode de coexistence du public urbain ». *Annales de la recherche urbaine,*N°57,58, décembre 1992.

Surtout le parking fait un peu figure de territoire d'exception dans le sens où il se présente comme l'un des rares espaces publics où un peu de l'individualité de l'autre s'immisce dans le champ de vision. Ce que l'on voulait ne pas laisser voir, soudainement, et sans qu'on y prenne garde s'offre à la vue. Le parking, en bref, est le lieu d'un probable incident **:** l'intimité soudainement dévoilée devient un moment propre à surprendre et donc induire un surplus de relation sociale entre des étrangers qui autrement ne se seraient pas parlé. Les boxes, en particulier, la porte entrouverte, laissent apercevoir un peu de l'intimité du voisin : les meubles, normalement consignés dans l'appartement auquel peu de gens accèdent et que le couloir protège de la vue de l'intrus reçu sur le pas de la porte. Nombre de boxes – non prévus à cette fin - en sont remplis. Et à priori les meubles que l'on entasse dans un garage investi comme le prolongement de l'appartement ne sont pas proposés à la vision. Aussi, si c'est pour protéger son bien et son quant à soi, nous l'avons dit, que Marcos tout juste installé à La Lutèce, préfère bricoler sa voiture hors du quartier dans le box de la maison de ses parents plutôt que sur le parking de son domicile par crainte des *regards ici qui se promènent, les gens,* explique t-il *peuvent voir ce que j'ai,* cette intrusion de l'intime à contrario, tendrait pour monsieur Quiéri, à faire du parking un espace particulier. L'échange pour lui peut y être plus riche que dans l'ascenseur et le hall d'entrée, réduit, pour lui, nouvel habitant, à la simple salutation. Au niveau de la couronne de box, nous dit monsieur Queiri que le sujet du parking intéresse, " *c'est plus amical que cordial. En fait, c'est intéressant ce que vous étudiez, je n'y faisais pas gaffe. Avec l'un des locataires, on arrive souvent au même moment ; quand il vient pour garer son véhicule, c'est rigolo, il ne peut pas rentrer dans son box, il ne peut pas ressortir la voiture de son box. Car je crois, il a mis des armoires sur les côtés pour stocker des trucs certainement, alors qu'est ce qu'il fait, il se place devant son box, il enlève le frein à main, il éteint son moteur. Il sort de sa voiture, il passe devant, et il pousse sa voiture en marche arrière. Il a l'habitude, ça se voit, il le fait depuis longtemps parce qu'il réussit du premier coup à chaque fois. C'est-à-dire que, quand il place ses roues, il place la voiture et il n'a pas besoin de faire de manœuvres. Vous voyez, on dirait qu'il a calé ses roues. Il sait où il faut qu'il place la voiture. Il doit avoir un point de vision, un truc comme ça. Il place la voiture et après il pousse. Il passe, mais juste entre les meubles, c'est rigolo. Donc, j'ai vu ça, la première fois, j'ai vu comme un air de méfiance. Alors j'ai fait ça, un pouce levé si je me souviens bien, j'étais épaté.* " Le box utilisé comme placard pour réserves, n'est pas destiné à cet usage. Aussi, celui qui veut aussi y caser son auto, se livre-t-il à de petits exploits qui peuvent ne pas laisser indifférent son voisin de box. La description longue et précise témoigne

de l'intérêt que Quieri a pu porter à son voisin. À l'instar de ce que nous avons dit des hommes, qui pour regarder la voiture qu'ils admirent cherchent à révéler au propriétaire le bien-fondé de leur présence auprès de leur véhicule, Quieri excuse l'intrusion de son regard dans la propriété d'autrui par un signe : le pouce levé signale son admiration à un voisin avec lequel il ne parlait pas auparavant. L'admiration constitue bien une distorsion aux formes d'interactions minimales habituelles dans le lieu seuil. L'admiration, si l'on se saisit à nouveau du Petit Robert, c'est, au premier sens du terme, " *un étonnement devant quelque chose d'étonnant et d'imprévu* " ou, deuxième sens donné par le dictionnaire, " *un sentiment de joie et d'épanouissement, devant ce qu'on juge supérieurement beau ou grand* ". Le geste d'admiration signifié par monsieur Quiéri, a déclenché des contacts dépassant le stade du simple salut qui se sont poursuivi dans le temps. C'est aussi dans le parking que monsieur Quieri a commencé à entrer en contact avec un autre voisin qu'il croisait régulièrement dans le hall, mais ne lui disait jamais bonjour. Dans le box, l'homme est pour un moment à l'état d'arrêt. Il répare le siège enfant dans sa voiture tandis qu'à ses côtés les enfants prennent vélos et jouets. La proximité l'oblige à entrer en contact avec son voisin. De plus, le temps que l'on y reste est limité et le box, comme la voiture, constitue une enveloppe protectrice, à l'intérieur de laquelle on ne craint pas l'ingérence.. " *Quand je suis dans la voiture*, remarque monsieur Queiri, *les gens me reconnaissent parce qu'ils m'ont vu au box. Ce sont des gens que je vois au box, on se croise, moi j'arrive pour aller au box, eux en sortent. Alors quand on se voit sur la route, ils me font un appel de phares ou un signe de la main, et pourtant on est chacun dans sa partie intime, dans sa voiture, on se parle avec les phares de la voiture, pas avec notre main.* »

3.1.2 Un lieu de halte et d'hésitation très riche en mouvements

Le parking est un lieu de traversée et donc de flux, sans cesse parcouru et piétiné par des personnes diverses qui passent et repassent pour garer ou prendre leur voiture. Ainsi, du flou de sa réputation, le parking a bien quelques traits : mais c'est peut-être moins à ses activités délinquantes qu'à son mode d'occupation, que celui-ci doit son côté clair obscur. L'espace, semble de fait moins habité par l'homme que par l'ombre de sa voiture et de ses mouvements. Dévolu à une action en train de se faire, celle en l'occurrence qui consiste à garer sa voiture, il est un lieu de passage en lequel l'individu et le groupe susceptibles également d'y stationner

paraissent se fondre dans le mouvement des autres. Ceux qui s'y arrêtent de fait tirent parti de l'effervescence et du brassage du parking pour atténuer leur présence. Les témoins de Jéhovah à Aulnay, par exemple - les 3000 recèlent une communauté conséquente – , auraient choisi le parking Degas et le parking du marché –où s'activent également un peu plus loin des mécaniciens - comme point de rencontre pour cette simple raison. Ces deux parkings où ils se réunissent régulièrement et se donnent rendez-vous les assurent d'une certaine discrétion. Le prêche, qu'il réalise de manière fréquente, s'organise par étape. Les proclamateurs - tel est le nom de ceux qui officient après le travail - se réunissent chez l'un d'eux avant de partir deux par deux porter la bonne nouvelle chez les gens. Au bout d'une heure, tout le monde se réunit sur les parkings. Là, l'on discute avant de changer de partenaire pour une nouvelle tournée de porte à porte "*C'est l'endroit le plus discret que nous avons trouvé ici*, nous explique l'un des proclamateurs. "*Vingt personnes réunies ça fait un peu meute, et ça attire vraiment le regard"*.

Mais le parking semble d'autant plus occupé par l'homme que celui qui s'y arrête participe de son mouvement. Car si l'on y stationne, c'est le plus souvent pour peu de temps.
Le parking s'inscrit, de fait, dans un quotidien résidentiel. Les mécaniciens et les bricoleurs sont des têtes connues avec lesquels l'on vient s'entretenir dans le cas de rapports plus soutenus. L'un revenant du travail fait un détour par le parking des bricoleurs, l'autre de retour des courses, s'arrêtera dans le parking pour garer sa voiture un peu plus longtemps que prévu, car sur le parking, il y a des « amis » bricoleurs. *Un mec va garer sa voiture, il rencontre quelqu'un, ils se parlent : le parking quand il n'y a des mécanos, je peux pas dire que c'est un lieu de vie, mais c'est un lieu de rencontre*", explique Rachid, 30 ans. Monsieur Olga, lorsqu'il rentre des courses, accompagne sa femme, devant le hall d'entrée. Une fois, femme et courses engouffrées dans l'ascenseur, il ramènera la voiture dans le box. « *Je ne compte pas sur lui avant une heure* », s'esclaffe, madame Olga. Quelques jours plus tard, le mari nous explique : *« Le parking est un lieu où l'on peut passer dire bonjour parce qu'il y a untel qui parle avec untel. Et il y a un troisième qui vient, il y a une conversation qui se déclenche. Et puis un autre qui passe, qui a fait ses courses, ou qui revient des courses. Quelqu'un qui lave, par exemple, on va rester avec lui. C'est une façon de l'encourager. Pendant qu'il nettoie, on parle d'autres choses, de la politique ou d'autres choses.* »

Le parking qui attire l'homme bricoleur ou le passant, dans ce cas-là, joue véritablement le rôle de seuil : à l'instar des anciens commerces de proximité analysés par Mayol (1980) et les

cafés du quartier ouvrier des années observés par Coing (1966), il marque la limite entre un intérieur privé et un espace très public représenté par la ville, permet le passage progressif entre l'extérieur et l'intérieur. Il fonctionne, en bref, comme un espace de transition : entre deux mondes, deux espaces, deux activités différentes. Plusieurs, parmi les hommes rencontrés, n'y séjournaient finalement pas plus d'une heure ou deux, leur présence s'inscrivant comme une étape marquant la transition entre deux activités, un intérieur (le domicile) et un extérieur. Pour Bilal, gardien de nuit, la mécanique constitue bien souvent une étape dans une journée marquée par un réveil lent et tardif et des activités extérieures : l'entraînement de judo, son travail de gardien de nuit

Mais le parking remplit également la fonction de seuil dans un espace, où c'est peut-être moins l'absence de transition entre l'appartement et le reste de la ville qui fait défaut que l'absence de motif de sortie. Et si l'ennui colle autant à l'image des banlieues, affectant le jeune autant que l'adulte, (Villechaise, 1999, Lautier, 2000, Lapeyronnie, 1999), n'est ce pas parce que la lutte contre ce mal, comme l'écrit Véronique Nahon Grappe (2003), se serait avant tout « *l'évasion à tout pri*x », pour celui n'ayant pas toujours faute de moyen, l'envie de bouger.

Le parking peut semble-t-il jouer ce rôle d'espace de trans-action, induisant l'action, permettant à celui dépourvu d'objectif fixe de sortir de chez lui. Situé à la confluence des flux, il est riche, en tous cas, en événements, en cela notamment qu'il est le point le plus périphérique de la résidence. Le parking de Jupiter, par exemple, bordé par deux rues, bénéficie d'une vue sur la rue Matisse très passante où circule le bus. David, au chômage, dépourvu de permis de conduire et peu intéressé par la mécanique, s'y rend en sortant de chez ses parents installés dans un proche pavillon, pour y trouver ses amis de jeunesse réparant des voitures, avant de rentrer chez lui dans le Sud d'Aulnay où il a un studio. De là, nous- dit-t-il, il pourra voir le bus. Pendant qu'il discute avec l'un, monsieur Mohamed, fait un détour par le parking Jupiter à la fois pour lui dire bonjour et pour voir si le mécanicien professionnel a le temps de jeter un oeil sur sa voiture qui pose problème. Il vient en fait d'un lieu situé à cinq minutes de là, l'emplacement le long de la rue sur laquelle donne sa fenêtre, où il a garé son véhicule. La conversation engagée entre l'un et l'autre sera interrompue par l'un des bricoleurs demandant à monsieur Mohamed de l'emmener au garage Renault chercher des pièces. Seront du voyage, après une petite hésitation du chauffeur s'inquiétant de la distance à parcourir, J, un autre mécanicien et un jeune de passage. La conversation initiée avec l'un ou l'autre sera terminée à plusieurs dans l'annexe de la résidence que constitue ici la voiture.

Comme le dit Isaac Joseph (1993), l'espace commun n'est pas forcément le lieu du rassemblement. « *Le lieu commun* écrit cet auteur, *c'est celui de l'attente, celui qui permet de passer d'une scène à l'autre, en sauvegardant l'unité de l'action, ou le lieu des péripéties et des retournements comme ressort de l'action. Ce n'est pas l'espace lisse sur lequel se pose l'oeillade de la raison, c'est au contraire l'espace de la tension, de l'hésitation et de la délibération, le lieu comme moment de mise au point, de mise au présent ou de crise entre deux territoires ou entre deux épisodes dramatiques* ".

Yvan, à qui nous le lui demandons, nous décrit sa journée parking : "*Je suis venu sur le parking (*celui de la bibliothèque, investi par les jeunes*), après je suis allé à la bibliothèque, après je suis retourné voir des potes restés autour de la voiture. Un bus est passé, je l'ai pris. Au départ, on ne sait pas trop si on va bouger. On va sur le parking, il y a deux bus qui passent, y a celui ci, y a celui là, et hop on prend le troisième et on prendra le RER."*

Et de fait le parking au même titre que la bibliothèque est un seuil tirant parti de son statut ambigu, mi public, mi privé. L'espace où l'individu peu enclin à sortir, parvient à échouer – le parking ou la bibliothèque donc - demeure privé. Mais l'espace privé s'inscrit sur un lieu public, riche en évènements. Cet homme, la soixantaine passée dont nous avons parlé alors qu'il sortait de la bibliothèque où il aurait atterri par désoeuvrement, trouvera sur le parking de cette même bibliothèque en notre personne et en celle de Vincent, deux personnes étrangères car extérieures au quartier, des motifs de distraction. Il viendra nous parler, intrigué par notre présence sur l'un des bords de ce parking, où nous nous étions arrêtés pour rassembler nos notes, respirer, nous accorder une pause, avant d'aller aborder et interviewer une autre personne. L'espace un peu ombré nous semblait de fait nettement plus propice à une halte que le bord de la rue dévolue au passant, et que l'espace vert au pied des immeubles dominé par un grand nombre de fenêtres. Il ira échanger quelques mots avec Vincent, qui a trouvé, nous l'avons dit, à s'occuper en bricolant alors qu'il attend sa femme venue rendre visite à ses parents. Peut-être aussi le fait de travailler sa voiture s'offre comme un moyen de légitimer sa présence dans un espace public, que l'on ne se sent pas autorisé à occuper, d'autant plus qu'on se sent étranger.

3.2 Un lieu à la marge ouvert sur la diversité de son environnement

3.2.1 Un point d'arrêt pour le commerce ambulant

Le parking, à la croisée des flux, animé par des hommes en mouvement est un lieu ouvert à l'évènement. Les commerçants ambulants qui s'y arrêtent de temps à autre en font un peu leur profit**.** Le parking, situé très en périphérie des immeubles, est à Aulnay, comme à Créteil, utilisé par « un libre entrepreneur » décelant dans son emplacement – à la fois proche et éloigné de la maison – l'opportunité d'un marché. Ainsi en est-il à Aulnay, de monsieur Rachid, vendeur de Chiche Kebab, sandwichs, merguez, frites et dont la camionnette-guérite installée sur le parking le plus périphérique de la cité Paul Cézanne, est vécue par ses clients, comme un avant poste de la maison. Tous sont des habitués qui s'y arrêtent sur le chemin de la maison, l'un, une fois la réparation de l'auto du voisin finie à quelques mètres de parking de là, l'autre, le travail ou les courses achevées, pour s'y abreuver et manger un sandwich, *"L'encas avant le couscous du soir"* plaisante un des clients. En plus des snacks habituels, la camionnette guérite propose quelques spécialisés « maisons » : la fécule de pois chiches. Monsieur Rachid est un ancien employé dans la restauration, qui après un accident de travail, nous dit ne plus avoir trouvé d'emploi. Depuis, il se sert de sa très vieille camionnette sur laquelle sont inscrites à la craie les prestations – coca, sandwich, etc. - qu'il propose les jours de marché. Mais trois jours de travail dans la semaine, ne suffisent pas pour nourrir toute sa nichée d'enfants. Il s'est ainsi mis à occuper le parking Paul Cézanne, les autres jours de la semaine bien que la police municipale le lui ait interdit, et que sa demande écrite en bonne et due forme au Maire lui ait été refusée. Il vitupère contre le maire, d'autant que la Police nationale n'y trouve rien à redire : il a la licence nécessaire à la vente. Et puis là, sur ce parking, inoccupé par les voitures de résidents et laissé à l'abandon en raison de son éloignement des demeures, *"je ne gène personne. On n'arrête pas de me mettre des bâtons dans les roues,* dit-il, *veut-on faire de moi un délinquant?"*. Il y a deux ans, une boutique inutilisée et délabrée, découverte dans le centre commercial du Galion lui aurait permis de faire une chambre froide pour stocker des produits laitiers. Or l'autorisation lui a été refusée bien qu'il se proposât de la refaire. Deux ans plus tard, celui-ci serait venu proposer ses services au jeune employé chargé de la surveillance de l'atelier mécanique, les mécaniciens travaillant la journée pouvant avoir besoin de se restaurer. L'idée n'était pas mauvaise, si l'on en croit la demande qu'avaient auparavant fait les mécaniciens à ce jeune employé : était-il possible que

soit installé dans l'atelier mécanique un distributeur de café et boissons ? A Mimoun, actif tous les jours de la semaine dans l'atelier mécanique, lorsqu'il était ouvert, monsieur Rachid serait parvenu tout au moins à vendre sa vieille estafette, celle-là même avec lequel nous l'avons vu, deux ans plus tôt effectuer son commerce, pour en acheter une autre. Dans les mains de Mimoun, l'estafette par trop vieillie pour bien rouler même à l'intérieur de la cité, a acquis un autre usage. De statut de guérite ou de baraque sur roue à frites, elle est passée à celui de voiture- établi, armoire à outil.

A Créteil, Farid, installé dans sa camionnette, sur l'une des places de stationnement situées à l'entrée du quartier, propose, lui, ses « pizzas cuites au feu de bois ». Sa présence le soir alors que les magasins de la galerie commerciale comme nombre de commerces à Créteil sont depuis longtemps fermés serait particulièrement appréciée. Madame Jacky en profite pleinement. La présence de Farid, lui permet ainsi, à tout moment de convier neveux et amis venus à l'improviste lui rendre visite, à rester à dîner le soir, sans avoir à se soucier du menu ou de l'état de son frigidaire. Evidemment, dit elle, le problème c'est que Farid, supposé être quotidiennement sur les lieux, ne l'est pas toujours au moment escompté.

Les quartiers périphériques sont sillonnés par un certain nombre de commerces ambulants fournissant des services absents du marché légal. Cette forme de commerce dont la présence se lit en pointillé dans l'enceinte de la résidence HLM, constitue un phénomène encore méconnu, limité dans les représentations aux seules zones rurales et villages enclavés. Les statistiques, expliquent Mylène Leenhardt-Salvan et Laurence Wilhem (1988), auteurs d'une étude sur cette forme de commerce pour la Caisse des Dépôts et Consignations, ne permettaient pas jusqu'en 1993 de les prendre en compte, le recensement des entreprises réalisé par l'INSEE ne faisant jusqu'à cette date pas de distinction globale entre l'activité commerciale en magasin et hors magasin. Cette forme de commerce très présente dans les grands ensembles, est loin d'être un phénomène marginal. L'offre proposée aux pieds de barres ou de tours, et en l'endroit qui l'autorise, le parking, faible au regard du chiffre élevé de la population résidente, n'en parvient pas moins à répondre à une demande de proximité mal satisfaite par le commerce sédentaire. Elle est aussi de nature diverse : « Camionnette vente de pizzas», dans le quartier du Palais à Créteil également fréquenté par un marchand de frites et sandwiches, « restaurant mobile Indien et Pakistanais , « estafette - marchand de glace » et vieux camion « transformé en baraque à frites » dans le quartier des trois mille d'Aulnay-sous-Bois, boucherie musulmane ambulante et camionnette d'un boulanger-pâtissier dans le Saint-Jean à Beauvais. Tous offrent

à des prix défiant toute concurrence un assortiment de produits adaptés à la clientèle des quartiers : produits quotidiens, parfois livrés en semi gros (fruits vendus en cagettes, pommes de terre et oignons en sac de 10 ou 25 kilos) ; spécialités exotiques. Le territoire desservi par un commerçant y circulant une ou plusieurs fois par semaine peut être convoité par plusieurs autres commerçants ambulants. Mylène Leenhardt-Salvan et Laurence Wilhem recensent, pour la seule cité du Clos-Saint-Lazare à Stains, par exemple : un producteur (ou signalé comme tel) de pomme de terre de Picardie venant régulièrement, un commerçant de produits secs en gros ou demi gros (semoule, riz), un commerçant en fruits et légumes présent dans le quartier deux fois par semaine, quelques acteurs saisonniers, un producteur (ou qualifié comme tel) du Lot-et-Garonne vendant fruits et légumes l'été, et, au moment du Ramadan, un vendeur de « petits moutons »). Ces entrepreneurs ne bénéficient d'aucune aide (aide à la création d'entreprise, soutien d'associations), et leur activité est soumise à la seule autorisation de stationnement sur la voie publique délivrée par le maire ; ils obtiennent leur rentabilité d'une zone de chalandise éclatée.

De par leur présence, ces commerces ambulants donnent au parking un caractère public. Dans un quartier, constitué de micro territoires, où "*tout le monde ne s'entend pas avec tout le monde*" explique un homme avec lequel nous nous entretenons au comptoir de la camionnette de monsieur Rachid - un bout d'espace investi par telle bande ne pouvant l'être par telle autre - les camionnettes estafettes, installées sur les parkings visités font un peu diversion : inscrites sur des lieux de passage, la population rencontrée est véritablement diverse. Sur le parking Paul Cézanne un peu excentré, on ne s'arrête jamais bien longtemps. A l'instar du commerce et du café, la camionnette-guérite de monsieur Rachid est utilisée comme un espace de transition - on y bavarde avec le marchand ou avec un autre consommateur - entre l'univers extérieur et l'intime de la maison et l'on y côtoie des étrangers. La camionnette de Farid par exemple, parvient à réunir le temps d'une cuisson de pizza deux catégories de populations peu à même en d'autres lieux de se rencontrer - les locataires et les propriétaires appréciant la qualité de ses « pizza cuites au feu de bois » -, ainsi que nous le rapporte la quasi totalité des habitants. Et puis, l'on notera qu'en des quartiers où l'absence de commerce de proximité peut concerner tout le monde, la camionnette ambulante attire à elle un certain nombre de personnes extérieures quartier.

Illustration 30 : Carte de visite d'un commerçant ambulant à Créteil

Illustration 31 : et son camion

3.2.2 Un espace entre deux espaces ; un point de contact, dans l'enceinte de la résidence, avec l'étranger

L'étranger rencontré sur le parking, de fait, peut-être, très étranger. La camionnette de Farid, recense, entre autres clients, ces non usagers du quartier que sont les habitants du quartier limitrophe de la Levrière, les étudiants du campus universitaire environnant et… les policiers, ceux-là même que nous avons pu voir s'attarder au comptoir de l'estafette et plaisanter avec son propriétaire. Le parking, investi par Farid répond-il à un besoin que nos précédentes enquêtes avaient mis en évidence ? Des policiers y regrettaient l'absence de commerces et de pôles d'animation : les commerces - mais pourquoi pas, ceux, ayant pignon sur parking –sont de fait vécus par ces derniers comme des pôles relais. Pour ces derniers, ainsi que le rapporte Anne Wuilleumer, interrogée alors qu'elle effectuait une évaluation sur la police de proximité pour l'Institut des Hautes Etudes de la Sécurité Intérieure, « *les quartiers sont morts* ». Pour l'illustrer, les policiers faisant leur l'image commune de « cités considérées comme des cités dortoirs » mettent en avant l'absence de commerces et équipements. Ceux-ci dès lors qu'ils franchissent les quartiers auraient, selon Anne Wuilleumer, toujours la hantise d'être la cible d'un projectile. Le fait est qu'ils ont du mal à se faufiler en des quartiers où leur présence n'est pas toujours acceptée. L'urbanisme des quartiers parsemés de coursives et halls traversants est plutôt favorable au jeune piéton ou motard, et ne jouerait pas en leur faveur. C'est pourquoi des grandes percées droites et rectilignes pour des mesures de sécurité, sont habituellement prévues dans les projets de réhabilitation pour faciliter le travail policier. Parallèlement, leur mission est assez éloignée de la fonction de prévention que remplissait autrefois l'ancien policier municipal et que l'on a voulu réinstaurer par le biais de l'îlotage. Et l'on peut se demander si de telles voies destinées à assurer l'entrée des véhicules de police jusqu'au coeur des cités ne contribuent pas à augmenter le fossé qui n'aurait cessé de croître entre les habitants des quartiers et les forces de l'ordre. Car les travaux de Dominique Mondjardet (1999, 1997) sur la police montrent que l'étatisation de la police dans les années 40, et sa motorisation – le policier d'aujourd'hui effectue des rondes, que celui d'hier faisait à pied - ont contribué à éloigner les forces de l'ordre des habitants dont ils sont d'autant plus

distants que leur mode d'action est moins celui de la prévention que l'emploi de la force de frappe, la course-poursuite. Or à contrario, si l'architecture leur est hostile, les commerçants ont toujours été pour la police des interlocuteurs traditionnels, selon des préceptes mis au service de la sécurité. Pour ces derniers dont les étals offrent autant de produits que de convoitises, concernés par le vol à la tire, la présence des forces de l'ordre est légitime. Les commerces et services publics dont ils regrettent l'absence ne constituent-ils donc pas l'un des rares points susceptibles de leur permettre d'entrer en contact avec la population ? Ils leur assurent, en tout cas une entrée beaucoup plus lente et progressive, finalement, que les grandes voies que l'on s'efforce de créer –pour les aider à ouvrir leur chemin en des lieux où leur présence est contestée. L'urbanisme préventif, susceptible de s'appuyer – comme nous l'entendons - sur de tels pôles ou points relais, n'est en outre pas sans rappeler les politiques urbaines tablant sur la diversification des fonctions pour combattre l'insécurité. Notons, à ce propos, que le parking, fait se juxtaposer justement deux types d'activité, le commerce et la réparation de voiture. Cette dernière rend un service à la population qui, si l'on en croit Mimoun, peut également leur être utile. Mimoun installé un temps sur un parking situé à quelques pas du commissariat nous dit alors avoir eu à réparer la voiture des fonctionnaires de police pour un coût - il le répéta à plusieurs reprises- qu'il considérait comme modique. Mais le prix d'amis ainsi concédé lui accordait en retour un crédit : celui de pouvoir poursuivre une activité qu'il exerçait au noir en toute tranquillité : nous l'avons dit, selon lui, si le maire réprouve son commerce, les fonctionnaires nullement.

L'amour partagé pour la voiture peut en outre servir de liant. Les véhicules de collection réparées par Bilal attirerait, selon ce dernier, les policiers plus enclins, selon lui, à les admirer qu'à les verbaliser. Le parking en quelque sorte ne peut-il également se présenter comme une scène de réconciliation entre habitants et policiers, dont Mauger (1999) rappelle, qu'ils sont souvent issus du même milieu. Les altercations entre policiers et jeunes des quartiers ont pu être pour cette raison assimilés par Dubet (1992), par Mauger mais aussi par Mustapha, employé à la Maison de l'Emploi, à des affrontements entre bandes rivales. En tous cas, jusqu'ici du rapport entre les habitants, par la voie de leurs jeunes et les forces de police, l'on ne retient que les courses-poursuites, matière à bien des affrontements. Dans la scène décrite par Mustapha, le jeune devant, le policier le poursuivant peut se terminer, lorsque les rapports de force ont changé, par ce que Mustapha considère comme la dernière mesure vexatoire trouvée par les policiers : Le jeune contraint par un policier le ramenant, de conduire à très faible allure, une voiture, qui, à l'origine, se voulait bolide. « *Car quand ils en attrapent un,*

les flics sont contents », conclut Mustapha. Le parking ne peut-il être vu comme l'espace d'un moment, ou d'une halte, de mise entre parenthèse de tels conflits ?

Le parking en somme est autant un espace de tension et de transition que de jonction. De par sa situation d'espace le plus périphérique de la résidence, il s'offre ainsi comme un point de pénétration en des quartiers au sein duquel l'étranger ne se sent pas toujours autorisé à pénétrer. Ceci peut être d'autant plus vrai que le quartier de par sa fonction résidentielle, serait pas essence de nature privé**.** L'absence de liaison entre l'Université et le quartier du Palais mis en exergue par les acteurs publics peut à ce titre être nuancée, si l'on s'attarde à nouveau sur le parking qui tend à les séparer, mais dont il n'est jamais fait mention dans les rapports et diagnostics menés sur ces quartiers. Le parking de fait assimilé dans l'acception commune à un non lieu ou un non espace n'existe que par ce qu'il n'est pas. Ce qui contribue à le définir en l'occurrence, comme nous l'avons énoncé dans la problématique, se sont ses deux bords. Mais le fait qu'il s'inscrive entre ces deux pôles que sont donc l'université et le quartier du Palais, tend, selon nous, à le constituer comme un véritable lieu, animé et fréquenté par une diversité de personnes. Le commerçant tenant la baraque de frites installée à Créteil en bordure du parking qui fait fonction d'espace de transition entre le pôle universitaire et le quartier du Palais, semble l'avoir compris, lequel compte sur la fréquentation de ces deux lieux pour s'assurer d'une plus large clientèle. Et de fait, la fréquentation de la baraque de frites par les étudiants, trouve t-on écrit dans un rapport d'atelier réalisé par des étudiants de l'ancien DESS de l'Institut d'Urbanisme de cette université, soulignant au même titre que les acteurs publics de la ville la grande rupture entre deux mondes, « *montre tout de même que certains étudiants sortent un peu de « leur ghetto universitaire* ». Mais, ainsi que le déplorent les auteurs de ce rapport, « *s'ils* (les étudiants) *vont s'y restaurer, cependant, ils ne sont pas tentés d'aller jusqu'au centre commercial, qui se trouve pourtant à proximité immédiate. Ceci peut s'expliquer par le peu d'attractivité que présente le passage vers la galerie commerçante qui est semé d'embûches : espaces verts mal disposés, barrières, route et parking disgracieux. De plus le centre commercial n'est pas mis en valeur en lui- même, et manque de visibilité* »[85] (p.14). Mais sont-ce là les véritables raisons ? Car si la baraque de frites échouée sur l'un de ces parkings disgracieux parvient à faire se mélanger deux mondes

[85] Drouillard Séda, Le Leuxhe, Yann, Maillet, Christelle, 1998, *Le réaménagement du quartier du Palais, connexion université / quartier,* mémoire d'atelier de DESS, (dir.) Rousseau Gilles, Fournié Anne, Institut d'Urbanisme de Paris

différents, n'est-ce pas parce plutôt parce que la rencontre entre étrangers tend le plus souvent à se produire non pas à l'intérieur de quartiers mais plutôt sur les espaces lui servant de frontière. La fonction à priori déterminée de l'un et l'autre quartier semble en restreindre l'entrée à ses premiers usagers ; de sorte que le non résident dès lors qu'il pénètre le campus universitaire, le non universitaire dès lors qu'il franchit le quartier résidentiel limitrophe, peut s'y sentir observé, ou se considérer lui-même comme un étranger. Le parking qui marque la limite entre l'espace résidentiel et le pôle universitaire fait office de frontière : et de fait, la frontière dont le rôle pour de Certeau ou Simmel est plus de séparer que d'unir (Simmel, 1994, de Certeau, 1980) produit, pour Sennett, du chevauchement : à contrario de l'espace linéaire en lesquels, selon Sennett (1992), la forme suit la fonction, la frontière, elle fait se chevaucher des univers différents. Le centre social, pour Sennett, s'inscrirait, donc, à la frontière et non dans l'espace sans friction. Sennett s'en réfère à New York, à la limite de deux quartiers, seul point de contact de populations de standing et peuplements différents, quand nous nous parlons du quartier d'habitation français. Cet espace par essence plus privé se trouve séparé du reste de la ville – trouvant son essence de la diversité d'individus se contentant de n'y être que des passants - par la frontière que représente dans le cas qui nous intéresse le parking. Et dans l'enceinte même des quartiers, la résidence, qui en son sein est un espace de nature très privé, est elle-même séparée de son environnement par ce qui en marque la limite, à savoir son parking.

Aussi, si une quelconque mixité sociale peut-être instillée dans les quartiers, c'est moins par la création en leur centre de places ou équipements conçus comme autant de points fédérateurs supposer rayonner sur leurs pourtours et intégrer ces pourtours dans leur rayonnement, que par une plus grande observation de ce qui se passent sur leurs marges. Les sociologues étudiant les relations sociales dans les quartiers, de fait n'ont de cesse de conforter les travaux menés par Chamboredon, Lemaire dans les années 70 : la proximité physique de personnes différentes dans un quartier ou même espace d'habitation ne conduit qu'à de l'éloignement. Vouloir instaurer de la mixité dans l'immeuble d'habitation relève d'une pure utopie à laquelle les acteurs publics ne semblent, malgré l'incroyable somme de travaux menées sur la banlieue, ne vouloir renoncer. Cependant la mixité dans ces quartiers supposés être refermés sur eux-mêmes n'existe t-elle pas d'ores et déjà, si l'on s'arrête sur certains de ces espaces en leur sein faisant figure de frontière. Car par-delà, le parking, qui tend à ouvrir la résidence à d'autres types de populations que celle de ses habitants, les

quartiers eux-mêmes sont très souvent ceinturés de pavillons. Le parking, en outre, attire à lui, dans le grand ensemble accusé d'être l'espace d'une et seule fonction, des activités autres que celles essentiellement résidentielles, comme nous venons de le voir : la mécanique et les commerces ambulants proposent de fait des services de proximité susceptibles de s'adapter aux besoins de la population.

Le parking de la résidence, jouxte d'autres espaces qui peuvent eux-mêmes être des parkings. Ces derniers ne se présentent-ils pas d'une manière générale, comme le point le plus périphérique de tout espace dont ils marquent la limite. Sur le parking des centres commerciaux, par exemple, il n'est pas rare de voir des hommes attendre patiemment dans leur voiture leur femme ou famille qu'ils ont emmenés faire les courses. Constant, par exemple, a été abordé, alors qu'il attendait, en buvant une cannette de bière dans sa voiture garée sur un parking limitrophe au marché, que sa sœur et belle sœur aient fini de s'activer à faire les commissions. Chaque samedi, l'on peut voir sur le parking du centre commercial du Palais, à deux pas donc de celui investi par les bricoleurs, un homme, assis dans sa voiture, pour le même motif. Le parking où qu'il se trouve serait-il par nature, un espace plus masculin ? Car si la voiture peut être vue comme un espace privé, susceptible, à l'heure du rituel que sont les courses, d'être propice au rassemblement d'une famille éclatée, selon Buffet (2002), lorsqu'elle arrive à son point de destination, la famille à nouveau peut être encline à se séparer. Le mode de séparation sexuée des rôles tendrait à se poursuivre hors du foyer : car si la femme, dans le centre commercial, s'occupe des courses qui nourrissent un quotidien, l'homme, lui, peut être tenté de rester dans la voiture, par ce que c'est à lui qu'en revient l'entretien. Or les parkings de centres commerciaux sont peuplés d'inconnus ne sachant pas toujours en outre manier le caddie et la voiture est sujette à bien des dangers. Ceci, on l'apprend de monsieur Baude, qui pour cette raison utilise son plus ancien véhicule pour aller au centre commercial, mais aussi du mari de la secrétaire du GPU, lequel attend lui aussi, chaque samedi, sa femme, dans sa BMW dans le seul but d'éviter par sa présence que celle-ci ne subissent des rayures. Et puis la voiture est aussi, un espace privé à partir duquel on se sent autorisé à demeurer sur la place publique. Et à force d'y stationner chaque samedi, on peut être amené à y rencontrer des gens : les mécaniciens par exemple dans le cas de l'homme attendant sa femme sur le parking du centre commercial le Pavois. La rencontre entre cet homme et les mécaniciens s'est faite de manière progressive, mais le sujet susceptible de les lier, et qui chaque samedi les conduit depuis lors à discuter, était tout trouvé : la voiture, et tout ce qui a trait à sa réparation ou à son entretien. L'anecdote

rapportée par monsieur Olga, n'en est pas une, si l'on récapitule l'ensemble des personnes pas toujours portées à échanger entre elles - des voisins, des adultes et fils, des policiers et des militaires à priori comptés parmi les « ennemis », que la voiture a pu un moment réunir.

3.2.3 Dans un monde marqué par l'emprise des communautés, un espace public annexé à l'espace privé d'autres cités

Dans la catégorie des étrangers peut être intégré celle de ces anciens habitants ne résidant plus dans le quartier. Le fait d'avoir déménagé n'implique pas au vu de ceux présents sur le parking, que l'on ait totalement déserté son ancienne terre d'habitation. Les parkings des bricoleurs, comme ceux des jeunes sont de fait fréquentés par d'anciens résidents de la cité venus y rejoindre leurs anciens voisins de cités : un homme de passage bavardant avec les mécaniciens, amis ou connaissances, gardés du temps où il vivait dans la résidence, nous dit habiter un pavillon. Yvan, sur le parking Jupiter, dont on apprendra que les parents viennent d'accéder à un pavillon n'en a pas pour autant abandonné son parking terrain de jeu : on l'y trouve régulièrement avec ses pairs. La bande de Jupiter - cette catégorie pour le moins vague et imprécise - sera un moment rejoint par un autre jeune résidant lui aussi en des lieux à priori plus luxueux. « *C'est que*, comme se moque, l'un de la bande de Jupiter, en parlant de ce dernier dont les parents ont migré dans un pavillon d'Aulnay Sud, *depuis qu'il est dans un pavillon, il s'ennuie* ». Jaqueline Coudras (1993), semble lui donner raison même si elle se réfère à une autre catégorie de population ; les femmes inactives : le pavillon serait vécu par ces dernières comme lieu de grande solitude.

David, qui réside nous l'avons dit dans un studio dans un quartier plus central d'Aulnay, va régulièrement sur le parking de Jupiter des mécaniciens pour y « *retrouver ses anciens potes* ». Le parking lui permet d'entretenir des contacts avec des amis et connaissances, hérités d'un temps où il habitait encore chez ses parents installés dans un pavillon limitrophe à la cité Jupiter, et chez qui il se rend souvent. La vie s'écoulant, nous explique-t-il, tend à faire s'éloigner, à l'issu d'un déménagement ou d'un mariage, nombre de ses anciennes amitiés. Mais les visites qu'il accorde à sa famille sont fréquemment l'occasion de retrouvailles : lorsqu'il retourne chez lui à Aulnay Centre, il passe par le parking pour voir si ses anciens

amis sont sur le parking. Ces retrouvailles sont restreintes à l'aire de stationnement. David y discute sans pour autant pénétrer dans l'enceinte de l'appartement. De fait le parking d'où David peut voir le bus qu'il a l'intention de prendre pour rentrer chez lui, a la double caractéristique d'être un lieu de passage et un espace privé offrant à l'homme marié qui l'occupe de temps à autre quelques échappées.

Parmi les personnes interrogées nous ayant déclaré qu'elles ne bricolaient pas sur le parking, on peut noter celles - on l'apprend souvent par la femme, ou un peu plus tard dans la conversation – qui à défaut d'être actifs sur les parkings du Palais ou de la Rose des Vents, le sont sur ceux de leur anciennes cités. Préférant la compagnie de leurs amis d'enfance, ou de leurs anciens voisins, à celle de leurs nouveaux voisins, ils se rendent sur le parking de leurs anciennes cités pour bricoler. Le mari de madame Dali, par exemple, fait de la mécanique sur le parking de la résidence de sa mère, où lui et sa femme résidaient auparavant. Cette secrétaire résidant depuis peu dans le quartier, nous explique que son mari, manutentionnaire le matin dans un grand magasin, un emploi qui l'occupe de 7h à 15h, passe tous ses après midis sur le parking de son ancienne cité, où il a vécu dix ans de sa vie et où sa famille réside encore. Il y retrouve amis, frères et cousins.

Le pèlerinage, en résumé, que font en quelque sorte certains hommes, sur leur ancien lieu de résidence, n'est pas sans évoquer, celui qu'effectue, selon Michel Pinçon (1998), la grande bourgeoisie parisienne dans ses anciens quartiers de résidence, (VII, VIII, XVI, VII e arrondissement), quartiers qu'elle a fui, lors de l'arrivée des industries de luxe. Les membres de cette communauté parisienne s'y rassemblent le temps des fêtes, organisées par les industries de luxe en quête de prestige, celles là même qui les ont incitées à quitter ces quartiers. Sur nos sites, la crainte de l'assimilation a pu conduire certaines personnes hier logées en HLM à accéder un pavillon. Ainsi que l'évoque Olivier Schwartz (1990), le désir d'ascension sociale exprimés par certains ouvriers embourgeoisés serait du à la volonté de marquer quelques distances d'avec leur milieu d'origine et de pouvoir jouir d'un confort domestique chèrement acquis. Mais le repli sur le logement dont ils feraient montre dans leur nouveau lieu d'habitation serait, selon cet auteur, moins choisi que contraint. Car même embourgeoisés, les ouvriers ne parviennent que rarement à sortir de leur milieu. Certains parmi ceux interrogés par Olivier Schwartz se plaindraient même de ne pas trouver des gens intéressants. Tant et si bien qu'ils seraient condamnés à vivre repliés sur la sphère privée, le monde extérieur leur demeurant fermé. Mais c'est faire fi de l'espace public de leur ancienne

cité d'habitations, que certains au regard de la fréquentation du parking semblent avoir annexé à leur nouveau logement. Ce qui tendrait à dire que l'on peut changer de logement tout en gardant l'espace public du précédent. Car si le domicile peut être dédoublé de cette autre sphère d'investissement qu'est la résidence secondaire, ne peut-il en être également de même de l'espace public parking dans un monde marqué par la prégnance des communautés et de l'entre soi ? Richard Sennett (2003) donne, lui de son côté, l'exemple d'Enrico, un ancien concierge, à cheval entre deux mondes et quartiers. Sa nouvelle vie de banlieusard où il se sent neutre et effacé parmi ses voisins de pavillon ne l'a pas pour autant fait quitté celle de son ancienne communauté immigrée qu'il vient d'autant plus régulièrement visiter dans son ancien quartier qu'elle le reçoit avec plus d'égard comme un homme qui a réussi à l'extérieur. Cette dernière le connaît depuis assez longtemps pour comprendre son itinéraire et sa singularité.

L'on remarquera enfin que si le pavillon semble à priori une forme d'habitat plus apprécié que la cité HLM, certaines cités HLM peuvent être plus valorisées que d'autres. Dans la catégorie de ceux réprouvant l'espace public du quartier, l'on peut donner l'exemple des Dali, qui tout en vivant replié sur leur nouveau logement lequel leur a permis de gagner en surface par rapport au précédent, préfèrent l'espace public de leur ancienne cité pour le réseau de sociabilité qu'ils y ont laissé.

Et de fait la qualité d'un logement, selon Monique Eleb et Jean-Louis Violeau (2000) se mesure au logement quitté : il peut être apprécié tout simplement parce qu'il se présente comme un mieux au regard de celui délaissé. Mais si ce n'est pas toujours le cas, cela ne veut pas pour autant dire que l'ancien lieu d'habitation soit totalement délaissé. L'investissement de son espace public permet-t-il - comme l'estime la secrétaire précédemment mentionnée, de mieux apprécier le nouvel quartier d'habitation, en lequel l'on ne connaît personne ?

3.2.4 Un espace de sociabilités, à entrée limitée, en lieu et place des cafés et des commerces d'antan : le parking de proximité

Le parking transparaît en somme comme un lieu très public, au vu de la pluralité des personnes rencontrées. Mais il n'en demeure pas moins un espace privé de par son inscription dans l'enceinte de la résidence. Tout le monde de fait ne peut-être amené à y pénétrer. L'espace à priori réservé aux personnes de la résidence s'ouvre aux amis, aux mécaniciens professionnels travaillant pour un résident ou en compagnie d'autres mécaniciens de la résidence ainsi qu'aux habitants ne vivant plus dans les lieux. L'on peut s'y faire introduire par un médiateur, qui tel Mimoun tire sa légitimité de son statut d'ancien et autorise la présence de mécaniciens extérieurs à ses côtés. L'espace dévolu à l'homme, l'est donc aussi à l'étranger, à condition qu'il ait, comme l'habitant, le motif d'un travail à faire sur la voiture, où, qu'à force de présence, en restant enfermé dans son automobile, il finit par se rendre familier aux lieux. L'approche avec les habitants de la résidence peut se faire de manière progressive, si l'on prend le cas de l'homme camouflé dans son véhicule, lequel a pu finir par entrer en contact avec le groupe des mécaniciens dont fait partie monsieur Olga, ou des commerçants ambulants. Ces derniers peuvent être assimilés aux colporteurs vendant des vêtements ou produits de luxe aux habitants en HLM étudiés par Péraldi (1997), et qui eux franchissent l'espace encore plus privé de l'appartement. A force d'exercer leur commerce et de piétiner les mêmes lieux, ils ont appris à se rendre de plus en plus familiers de ceux où ils s'autorisent à arrêter son véhicule. La présence de l'étranger que représente le commerçant ambulant est d'autant plus acceptée qu'elle s'exerce en pointillée dans l'espace et le temps. Mais le commerçant tire parti de sa position d'étranger familier des lieux qu'il fréquente. Sa présence est d'autant plus acceptée et propre à attirer une diversité de personnes peu à même à se rencontrer, qu'il est lui-même un étranger. De fait le rapport marchand ne s'installe pas entre semblables. Le commerce, quel que soit sa forme, le lieu où il s'exerce, fait lien. La confiance, selon Péraldi (1996) et Tarrius (2000) est à la base d'un échange qui met en présence des inconnus. Elle est la condition d'un commerce qui pour survivre doit se répéter dans le temps. Le commerce est un espace public par excellence. Le commerçant, extérieur de lieux où l'on n'est pas forcément enclin à fréquenter son voisin, et où ce voisin est moins admis à pénétrer dans l'appartement qu'auparavant, peut cependant, de par son origine sociale, en être proche. Si les commerçants ambulants interrogés par Leenhardt-Salvan et

Wilhem (1988) résident dans d'autres cités, monsieur Rachid, lui habite non pas à côté de son lieu de travail, le parking de la résidence des Alizés, mais dans une cité, à l'intérieur des 3000 qui en est très éloignée. Le commerçant est propre donc à faire se cotôyer des gens différents ; il l'est en cela qu'il est lui-même un seuil étant à la fois étranger et familier des lieux où il s'arrête. Le gardien également. Celui-ci est de fait une personne extérieure par sa fonction, depuis peu réglementée par la loi, lui permettant de ne pas trop s'impliquer dans les conflits. Mais le fait de se sentir proche socialement, le rapproche d'une population avec laquelle il peut aussi exprimer une certaine empathie. Car si le gardien, selon Marchal et Stébé (2003), répugne à servir de médiateur entre l'habitant et le bailleur en des quartiers où il n'entend pas jouer le rôle de martyr parce qu'il lui reste l'une des rares figurants d'une institution non installée quotidiennement dans les quartiers, il peut servir de médiateur à l'étranger susceptible de pénétrer sur le parking. Monsieur Rachid, alors que nous discutons plus loin avec un mécanicien, explique à un de ses voisins, s'interrogeant sur la présence d'une vieille 504 en cours de réparation dont il ne connaît pas le propriétaire, que celui-ci – un mécanicien qui travaille habituellement dans un garage de voiture, aurait été présenté par le gardien à un autre mécanicien.

Le lieu, loin d'être obscur est donc sous contrôle. L'espace où peut stationner un policier est sous l'emprise des anciens, mais aussi du gardien. Autour de monsieur Rachid, d'autant plus familier du quartier qu'il réside à quelques parkings de là, de celui où il travaille, s'agglutinent la grappe de jeunes, craints peut-être par les commerçants du centre commercial, très touchés par le vol à la tire. Monsieur Rachid, que le statut d'ancien résident des 3000 conduit à employer le pronom possessif pour désigner son quartier, traite d'une manière paternelle ses jeunes clients un peu comme ses fils. Régulièrement, il remet un peu tout le monde dans le droit chemin, faisant la morale ici et là à l'un ou l'autre des enfants du quartier. Aussi si le maintien des commerces de proximité selon Leenhardt-Salvan et Laurence Wilhem (1988) tiendrait plus à des impératifs de cohésion sociale et de sécurité qu'à une véritable réflexion sur l'offre et la demande, la présence des commerces ambulants, absente de la littérature, mais omniprésente dans les cités, semble finalement jouer bien des rôles. Ils fournissent des produits susceptibles de trouver acheteurs, et tendent par leur présence à exercer cette forme de surveillance informelle attribuée à leur confrères du secteur plus formel. L'espace abrite la voiture, un bien privé, qui par se faire se doit d'être respecté. Les fillettes qui, à Jupiter, peuvent elles aussi échouer, à l'occasion d'une partie de cache-cache, dans une voitures épave, en ont bien conscience : l'espace ne leur appartient pas. A

l'exception du stylo, elles ne touche à rien, argumente l'une, au risque de représailles du marabout.

La critique de l'espace par trop ouvert des trente glorieuses nous paraît à ce titre pouvoir être nuancée à la lumière d'un parking, cet espace accusé d'être indéterminé et sans limites qu'il ne semble être nullement. Le parking, en fait privatisé, bénéficie de frontières. Il est à entrée limitée, ce qui tendrait à lui conférer une certaine intimité. Un réparateur d'ascenseur. rencontré alors qu'il est installé dans sa voiture en train de manger son sandwich sur le parking de la tour HLM Jean Jaurés à Choisy-le-Roi, que nous avons à plusieurs reprises arpenté à l'occasion de recherches effectuées dans le CAUE logé dans la tour d'à côté, l'apprécie pour son aspect confiné ou calfeutré. Chargé de la maintenance d'ascenseurs dans plusieurs villes du département, il a coutume, quand ses missions n'en sont pas trop éloignées et depuis 30 ans qu'il travaille pour la même société, d'y séjourner pendant ses pauses. Il y passe donc plusieurs fois dans la journée, entre 12 h et 14 h donc mais également juste après le travail vers 17 heures, s'octroyant ainsi une halte avant de rentrer chez lui à Sucy-en-Brie. Il y trouve là, quelques amis, deux balayeurs, un gardien de la cité et quelques personnes des tours qu'il a eu l'occasion de rencontrer pour avoir été chargé de l'entretien de leurs ascenseurs pendant 10 ans. Cet homme nous dit préférer cet endroit au café où il se sent, dit-il peu à l'aise et surveillé. Le balayeur, employé par le service entretien de la municipalité étaye son propos. « *Au café des gens rapportent des choses sur vous, et puis on peut y trouver le patron* ». Le réparateur qui se sait également surveillé mais par les résidents des tours limitrophes, endosse toutefois la casquette de familier des lieux. Pour y avoir régulièrement travaillé – jusqu'à ce que son entreprise n'ait plus de contrat avec l'office HLM – il connaît plusieurs résidents. Et de fait notre entretien est à plusieurs reprises interrompu par des habitants qui passent lui dire bonjour. Ce qui ne l'empêche pas de poser sur la vitre de sa voiture durant la pose du midi, un panneau destiné à motiver et faire accepter sa présence. Ce panneau sur lequel on peut lire « Urgence, dépannage d'ascenseur Schindler » identifie l'étranger qu'il représente et signifie la durée d'un séjour forcément limité.

Est ce à dire que le parking peut, à une époque où la tendance actuelle serait plutôt de se rencontrer entre soi , jouer le rôle d'espace de sociabilités autrefois attribué aux commerces de proximité difficiles à implanter ou aux cafés moins nombreux aujourd'hui ? Le nombre des cafés, lieu de regroupement privilégié autrefois de l'ouvrier, a considérablement diminué.

Alors que l'on comptait avant la première guerre mondiale plus d'un bistrot pour 50 habitants, le moindre village avait plusieurs débits, et que les cafés proliféraient dans les villes ouvrières, on n'en compte, à la fin du XIXe siècle, plus que 1 pour 100 pour habitants. Les auteurs s'entendent sur ce point. La vie privée des ouvriers ne se prolonge plus comme hier au bistrot. Aujourd'hui, on observe une nette coupure entre le pôle familial et le pôle collectif (Prost, 1987). La démocratisation de la vie privée l'accès du confort pour tous auraient conduit, à la décollectivisation de la vie ouvrière (Schwartz, 1990, Castel, 1995). Le parking, investi par des individus ou des groupes le vivant comme une extension de leur logement, ne tend-il pas à répondre à l'aspiration d'individu centrés sur une vie plus repliée sur la famille et le chez soi ? Ne peut-il se substituer au café dont la fréquentation, associée à la consommation de l'alcool, était tolérée dès lors qu'elle était entrecoupée par le rythme et la morale du travail (Weber, 2001). Dans les années 80, les ouvriers aspirés par la vie de famille, quand ils ne travaillent pas, se trouvent plus souvent à leur domicile (Schwartz), et donc sur le parking. Ce dernier n'a-t-il pas endossé l'image d'une moralité laborieuse que les cafés ne semblent plus avoir ? Si le café des 3000 semble plutôt l'espace de sociabilité d'une communauté – maghrébine - , celui du quartier du Palais, associé à l'errance, a bien mauvaise réputation. Madame Cordé nous dit, pour le prouver, qu'on n'y trouve plus d'ouvriers. L'homme qui le fréquente, continue-t-elle, n'a plus les mêmes horaires. Le café autrefois investi par l'ouvrier dès 7h du matin, serait selon cette habitante, maintenant occupé par une population sans travail qui y reste toute la journée jusqu'à très tard, minuit ou une heure du matin. En bref, si la fréquentation du café n'est plus liée au rythme d'un travail qui en autorisait la fréquentation, le parking au sein duquel l'individu travaille aujourd'hui, ne remplit-il pas la fonction de point de repères que le café hier, ou, comme le dit Lautier, l'entreprise, occupait dans la vie des personnes, en rythmant son quotidien ? N'est-il pas imbibé aujourd'hui du rythme de ceux qui y travaillent : de ceux donc qui descendent régulièrement de chez eux pour bricoler ; de ces habitants qui sortent de leur nouvel appartement pour aller entretenir ou réparer la voiture dans l'espace public de leur ancienne résidence ; de personnes telles Farid, dont la vie est bel et bien marqué par le ryhme métro-boulot-dodo. Ce dernier résidant à Vitry prend chaque matin le RER qui l'amène à l'atelier mécanique, à Aulnay-sous-bois dont les horaires d'ouverture – 9h-18h - sont bel et bien de ceux qui longtemps furent celui du travail.

3.2.5 Une figure de la modernité ancrée dans la mémoire des lieux

La fréquentation du parking est régulière mais aussi ancienne. Le parking, de fait, associe à sa forte mobilité – de lieu de passage où l'on ne s'arrête pas forcément longtemps - les traits d'une très grande stabilité. Si les bricoleurs n'y restent pas forcément très longtemps, tout le temps, en revanche, ils y retournent : la fréquentation du parking, dominicale ou quotidienne, est régulière et peut courir sur une très longue période. Mimoun, mécanicien sur les parkings de la cité des 3000 depuis 30 ans, a connu le temps du parking Paul Cézanne, le temps du parking du Marché. Les jeunes de la cité Jupiter, à qui le parking de la bibliothèque est depuis peu interdit, pleurent la perte de leur terrain de jeu qui les a vus grandir. La fermeture du parking aux résidents et aux jeunes surtout qui en avaient fait leur terrain jeu, ne s'est pas faite sans contestation de leur part. A plusieurs reprises ceux-ci ont démonté les barrières qui aussitôt étaient remontées. En guise de contestation, la barrière arrachée, a été exposée sur le toit de la bibliothèque. Une autre fois, l'acte s'est accompagné de leurs revendications pour que le parking leur soit laissé, écrites sur le sol. Le parking piétiné par tous les âges, fait que parfois on a pu grandir dedans « *C'est pas rien, d'avoir perdu notre parking*, nous dit Karim, *quand je pense qu'on y était depuis tout petit*. »

L'espace inscrit dans la mémoire des jeunes, est de fait fréquenté par nombre d'anciens : des mécaniciens exerçant depuis longtemps sur les lieux, des jeunes ou des adultes n'habitant plus les lieux qui y rejoignent leurs anciens voisins. La présence des commerces ambulants pour aussi intermittente qu'elle soit, a aussi pour principale caractéristique d'être bel et bien ancrée dans l'espace des quartiers résidentiels. La modernité ayant depuis bien longtemps sonné le glas des anciens commerces de proximité, cette forme de commerce est de fait très pérenne. Les commerces ambulants, qui, selon Mylène Leenhardt-Salvan et et Laurence Wilhem (1988), représentent la seule offre permanente a fil des années, présents donc, quand les commerces de proximité tendent à quitter les quartiers, l'étaient déjà, (Halitim (1996, Coing, 1966), au début de la construction des grands ensembles, quand les commerces n'étaient pas encore implantés. Rappelons également que le service public a pu lui aussi dès l'origine tenter de se rapprocher du public des quartiers qui dans les années 50-60 étaient en pleine extension. La poste annexe ambulante d'Arnouville-lès-Gonesse, créée en 1963, se rappelle un habitant, Jean-Jacques Vidal, avait vocation à pallier l'absence de bureaux de poste dans les nombreux grands ensembles créés autour : Lochères à Sarcelles, Les Carreaux à Villiers-le-Bel, La Dame Blanche à Gargès les Gonesse…Les femmes et personnes âgées

constituent le gros des clients de cette poste mobile, qui stationnait, une heure ou plus, et autour de laquelle on venait discuter. Les bibliobus qui circulent encore de nos jours ont été mis en service dès 1956. Par leur intermède, on escomptait comme on l'escompte à l'heure actuelle, faire pénétrer le livre, là où celui ci à priori n'existe pas, mais aussi créer une animation. Pour attirer à la lecture, on pensait aussi tirer parti, de l'effet d'attraction que peut procurer auprès du public de jeunes, la venue… d'un véhicule si curieux (Fournier, 1984). Le quartier du Palais, comme les 3000, sont également fréquentés un jour par semaine par des bibliobus. Et si la présence de ces derniers se lit en pointillée, elle n'en est pas moins inscrite dans les lieux. La preuve en est le panneau de signalisation planté sur l'un des parkings desservant les immeubles de la Lutèce à Créteil signalant les jours et horaires de passage du bibliobus. Les parkings, ainsi investis, hier, par les camionnettes de l'ancienne poste, aujourd'hui, par les commerçants itinérants qui y exercent également, le sont également par le marché. Celui d'Aulnay se tient justement… sur un parking, qu'on appelle aujourd'hui, le parking du marché.

.

Illustration 32 : Photographie issue de la plaquette de présentation des quartiers Nord, municipalité d'Aulnay

Illustration 33 : Le marché (plaquette de présentation des quartiers Nord, municipalité d'Aulnay-sous-Bois).

4. Conclusion

Le parking ressort en somme comme un lieu public très animé. Mais ses différentes forme d'occupation par les habitants, l'ensemble des activités en son sein, finalement très anciennes venues suppléer dès l'origine des grands ensembles une structure commerciale déficiente ou des équipements manquants, ne sont elles pas à même d'inscrire, comme le disent Metton (1994) ou Gourdon (2001) des commerces sur rue de la ville historique, la mémoire en des lieux, le grand ensemble supposés en être dépourvu ? Car *"Quand il n'y a pas de commerce,* écrit A. Metton, *le tracé des rues n'est pas mémorisé, la ville devient un espace neutre"*. Le grand ensemble, de fait, est le produit d'une modernité tournant le dos à un passé que les actions engagées dans le cadre de la politique de la ville n'ont eu de cesse de vouloir réintroduire par des actions diverses. Celles menées sur le bâti, se sont efforcées dans les années 80-90, par l'adjonction de frontons, frises, de reconvertir la façade lisse du style modernisme, en une figure postmoderne, les éléments de décor puisée dans les référence de la ville ancienne, se voulant faire signe d'un passé. Puis est venu le tour des artistes, ces derniers façonnant des œuvres pensées comme autant de monuments, nourries bien souvent de la parole et de la mémoire récoltées auprès des habitant. Aux artistes, enfin, ainsi que l'estime Ariella Masbougie, il est aujourd'hui dévolu le rôle de faire ressurgir une mémoire qui n'existerait que dans les plis du sol et du paysage. Or le grand ensemble a, depuis sa construction, bel et bien vieilli. Agé aujourd'hui de 50 ans, il a subi bien des distorsions et adaptations dues à l'évolution du temps et à la vie de ses propres habitants. Le parking est un lieu pratiqué depuis bien longtemps. Le parking certes n'est pas la rue**.** Associé à un non lieu, il ne peut être un lieu – qui dans la définition qu'en donne Augé, est un espace inscrit dans l'espace et le temps, et où l'homme est présent. Mais dans le lieu, qu'est ce qui importe le plus la forme, ou les ingrédients que l'on trouve dedans ? Et la forme, elle-même n'y est elle pas elle également pour quelque chose ? Le parking est seuil : dont le temps de présence à priori non prolongé, autorise la présence de personnes étrangères les unes aux autres. Le parking à ce titre ne peut-il être considéré comme une figure, ou un équipement de la modernité ; un lieu propice à l'arrêt de l'individu ou du groupe, dans un monde plus porté par l'entre soi et le chez soi ?

L'espace de mixité sociale ou de côtoiement que l'on tente de créer aujourd'hui par le percement de rues dans les quartiers se découvre à l'endroit même de ces formes urbaines héritées du modernisme, de ces espaces à la croisée de plusieurs flux, que sont les parkings où, échouent les activités : marchés et commerçants ambulants, activités domestiques telle que la mécanique.

Dans l'espace de la ville en général, n'est-ce pas également en lieu et place des lieux d'inter-connection de flux, que le commerce de détail tend à se raccrocher, trouvant là l'éventualité d'un plus large éventail de gens et donc de clients. Prisunic s'installe dans les pôles multimodaux des gares, faisant se croiser les usagers des trains et métros. Les stations services indépendantes des grands groupes pétroliers, tirant parti d'une ville à priori plus mobile, tentent de diversifier l'offre de leurs services, en proposant justement ce que l'habitant pressé ne peut plus trouver dans les commerces de proximité. (Wacrenier, 2005). Le parking en bref remplace les commerces de proximité dans un monde où ce qui compte finalement, c'est la possibilité d'être entre soi, ou seul mais au milieu des autres.

Chapitre 2 : La surveillance, un usage

Les qualités publiques du parking ont été envisagées à l'aune de deux de ses spécificités : son contenant la voiture, faisant l'objet d'intérêts partagés susceptibles de dépasser les clivages sociaux habituellement constatés dans les grands ensembles ; ses caractéristiques spatiales de seuil sous-tendant des formes de rencontre plus subreptices mais néanmoins réelles en cela qu'il est un espace peu impliquant. Le parking est un lieu de passage garantissant la brièveté, et donc la possibilité d'une éventuelle rencontre. Mais il est susceptible d'impliquer plus de personnes que celles amenées à le piétiner ou à y bricoler en cela, également qu'il abrite un objet vulnérable. La voiture, stationnée au pied du logement, l'est avant tout de manière à pouvoir être surveillée de sa fenêtre. Ce chapitre traite donc des incidences sociales de la vigilance, un acte individuel en soi, qui concerne l'ensemble des résidents et possède des implications collectives. Les infractions qui se portent sur la voiture seront rapportées dans une première partie. Le retrait des pouvoirs publics pour ce qui a trait au stationnement mais aussi à des délits non élucidés par la police, conduit les habitants à surveiller leur véhicule de manière continuelle. Le parking, de fait est un territoire véritablement sous contrôle, mais l'acte de surveillance mené de manière individuelle conduit à des formes de solidarités entre proches mais aussi tacites entre voisins ainsi que nous le rapporterons tout le long : il nécessite l'ébauche d'une organisation interne à la résidence propre à matérialiser les frontière d'un territoire rendu pour le besoin de sécurité, commun.

1. La voiture exposée sur la voie publique, un objet convoité

1.1. Une insécurité réelle

1.1.1. Des infractions fréquentes, relevant majoritairement de la petite délinquance

La voiture, principale cible des infractions recensées sur la voie publique, fait l'objet d'une réelle insécurité. 50 % des délits recensés sur la voie publique portent sur elle. Ce fait n'est pas une spécificité des quartiers HLM. Selon le commissaire d'Aulnay, « *la voiture dans les quartiers Nord n'est pas plus touchée qu'ailleurs* ». Les infractions répertoriées sur la voiture, à première vue plus importantes dans les quartiers Nord d'Aulnay que dans ses quartiers Sud, ne le seraient que parce que ces quartiers concentrent 30 % de la population totale de la commune sur 4 % de sa surface.

La voiture est un bien particulièrement exposé, parce qu'elle couche dehors. Selon l'enquête menée par le Codal-Pact[86] auprès des habitants du quartier du Palais à Créteil, les problèmes d'insécurité se concentrent sur les parkings extérieurs et couverts. Les effractions et les cambriolages à l'intérieur des immeubles et logements, à contrario, seraient peu fréquents.

Nombre de personnes interrogées ont eu, à un moment donné, leur voiture visitée. De mémoire de monsieur Thibault, depuis vingt-deux ans que celui-ci habite dans le quartier du Palais, les boxes auraient été visités six fois. Les petites vengeances et les règlements de compte, en particulier, se feraient parfois par le truchement de l'auto, substitut de l'individu. Gabriel, 25 ans, a trouvé la sienne rayée, le toit aplati, les pneus crevés : « *Une sorte de vengeance quoi, ne l'ayant pas vu, je peux pas l'accuser, je lui dis bonjour quand même, dans les yeux, ça va, t'as la pêche ?* » Nous l'avons dit, les bibliothécaires de l'antenne municipale craignent pour leurs véhicules. L'accueil des élèves du collège du quartier de la Rose des Vents à Aulnay, pendant la réfection de leur collège, dans des bâtiments provisoires implantés en face de la cité Emmaüs, a quelque peu brouillé les cartes du territoire et conduit à une

[86] *Le quartier du Palais, étude pour la ville de Créteil*, 1999.

« guerre des cités » en 1998. Les rixes constantes ont nécessité de dépêcher un contingent de policiers et un commissaire sur les lieux ; les affrontements auraient été déclenchés, selon le commissaire, par la dégradation de voitures de la cité Emmaüs, et se seraient soldés, selon le gardien de la cité, par l'incendie de nombreuses voitures. A la Société d'Economie mixte de Créteil, la personne en charge des relations avec les habitants et des troubles de voisinage n'aurait eu vent, depuis deux ans qu'elle est entrée dans le service, que d'une seule affaire concernant la voiture. A la suite d'une histoire d'adultère entre deux voisins (l'un étant sorti avec la femme de l'autre), l'un a accusé l'autre d'avoir commis des dégradations sur sa voiture.

Si les infractions peuvent être fréquentes, le vol de pièces pouvant aussi alimenter, selon Denis Chapelon[87], commissaire à la répression des fraudes de la Préfecture de Police à Paris, un commerce de voitures très lucratif, la voiture, selon le commissaire d'Aulnay, ne ferait pas dans les quartiers l'objet d'un banditisme organisé. La fermeture des parkings souterrains aurait permis dans l'un et l'autre de nos sites de démanteler l'activité de véritables garages clandestins. A Aulnay, par exemple, comme nous le rapporte le commissaire, un parking souterrain avait été accaparé par deux frères travaillant avec les pays de l'Est et du Maghreb. Depuis la fermeture des parkings souterrains, l'on n'aurait plus décelé dans les quartiers Nord des trafics de grande ampleur.

D'une manière générale, les délits, selon le commissaire d'Aulnay, excepté le vol de voiture, relèvent le plus souvent de la petite délinquance. Les dégradations et les vols d'accessoires constituent en effet 70 % des délits liés à la voiture et font le gros des infractions constatées sur la voie publique en général, et des deux sites étudiés en particulier. « *Souvent* », explique ce même commissaire, « *on vole un autoradio, le toxicomane c'est fréquent pour s'acheter sa dose, le jeune pour le laser, aussi pour équiper sa propre voiture, d'une roue, de jantes ou d'un rétroviseur.* » Monsieur Rachid, le vendeur de merguez-frites, abonde dans ce sens : « *S'ils ont besoin de quelque chose, un phare, une roue, ils se servent.* » L'espace public comme self-service en quelque sorte. A Créteil, plusieurs personnes de l'immeuble de La Lutèce ont eu leurs voitures fracturées en 2000 : le coupable, un jeune drogué, arrêté depuis, a exercé plusieurs semaines d'affilée.

---

[87] Compte rendu des séminaires PUCA-IHESI « *Violences, territoires, mobilité* », réunion du 25 avril 2001.

Les infractions mentionnées par les habitants sont souvent motivées pour des profits qu'ils considèrent comme bien minimes. « *Une fois*, nous explique Julien, *ils ont cassé ma vitre, juste pour prendre un paquet de cigarettes qu'il y avait sur le siège, j'ai été obligé de bricoler. Car pour la réparer, Fiat prend 800 francs, moi j'ai juste acheté la vitre 300 francs.* » La voiture de Sabil a eu une vitre cassée, sans pour autant subir plus de dommages, car il n'y avait rien à prendre. Celle du mari de madame Sopier a été elle aussi visitée, à la vision d'un portefeuille laissé aux yeux et à la vue de tous, sur le siège de la voiture. Le portefeuille ne contenait que des papiers d'identités qui furent retrouvés.

La première grande enquête de « victimisation » réalisée en France (INSEE-IHESI, 1999), dans le but d'éclaircir le chiffre noir de la délinquance (les infractions non connues faute d'être déclarées par les victimes ou d'être toujours enregistrées par les services de police), montre que si les vols de voitures sont assez bien recensés, les dégradations de véhicules pourraient être supérieures à celles dénombrées dans les statistiques policières. L'enquête révèle, en effet, que ces infractions constituant le gros des infractions liées à la voiture, ne sont signalées à la police que pour un tiers et enregistrées par celle-ci que pour un cinquième.

Les cas les plus fréquents de vols de véhicule sont le fait de « professionnels », selon le commissaire d'Aulnay-sous-Bois. Ces vols se font dans des lieux de très grand passage ou de rassemblement, à Aulnay dans le parking du centre commercial de Parinor. Au service des consignes du commissariat de la ville d'Aulnay, les dossiers que nous avons été autorisés à consulter révèlent que, lors du premier trimestre 2000, les voitures volées qui ont échoué dans le quartier des 3000 étaient immatriculées dans presque tous les cas dans d'autres départements. Souvent ces véhicules sont juste dépouillés de leur équipement optionnel : intérieurs cuir, jantes alliage, etc. Ces équipements, selon le commissaire, serviraient à équiper un modèle similaire, propriété ou non du voleur.

1.1.2. Derrière des formes de violences urbaines, une diversité de méfaits

Dans les deux départements qui nous concernent comme ailleurs, les chiffres font de l'auto la principale cause de la délinquance juvénile ; 36 % des mineurs appréhendés en Seine-Saint-Denis le sont pour vol de voiture. La voiture, très souvent représentée dans la presse à l'état d'épave, défendue de la mise à feu lors du nouvel an par un corps de pompiers affairés[88], illustre à merveille le développement dans les années 80 de ce qu'il est depuis coutume de regrouper sous le terme de violence urbaine. Selon Hugues Lagrange (1998), les vols liés à la voiture révèlent l'évolution d'une violence qui dans les quartiers seraient moins motivés par le désir de possession que par le désir de fronde et d'expression. Les vols de voiture, hier exercés à des fins d'acquisition et de profit, s'apparenteraient aujourd'hui plus à des emprunts ou à des jeux. Nos deux sites ne sont pas épargnés par les fameux rodéos, qu'à Créteil la réhabilitation tend à contrer en rendant le quartier pour une bonne part piéton.

Mais les jeunes sont loin d'être les seuls en cause dans les infractions sur la voiture. Les chiffres, émanant d'un appareil statistique policier conçu à des fins non pas de recherche mais de meilleure répartition des effectifs de police, ne nous livrent aucune information sur l'origine des auteurs et le motif du délit (Mucchielli, 1998). Les statistiques existantes, selon le criminologue Bruno Aubusson de Cavarlay (1998), ne nous permettent ni d'infirmer, ni de confirmer l'hypothèse de l'émergence d'une nouvelle forme de délinquance propre à certains mineurs et encore moins d'autoriser la création d'un nouveau regroupement d'infractions intitulé sans précaution « violences urbaines », dans lequel les mineurs seraient particulièrement représentés. L'extension des actes violents (destructions et dégradations, coups et blessures volontaires, vols avec violence, viols) n'est pas le fait de la seule jeunesse. Les commissaires d'Aulnay-sous-Bois et de Créteil_tentent d'amoindrir l'importance des violences urbaines, même si, dans les deux sites, des affrontements entre bandes se terminant par des incendies de voitures ont pu défrayer la chronique. Les études cherchant à élucider les incendies de voitures en banlieue, l'une menée en 1997 par la brigade spécialisée dans les violences urbaines à Grenoble, l'autre en 2004 par la Direction départementale de la Sécurité publique de Seine-Maritime, corroborent leurs propos. L'un et l'autre services se sont

[88] Voir, notamment, le dossier de presse établi par l'Observatoire régional de l'Intégration et de la Ville, Alsace : *Violences urbaines. Le Réveillon de Strasbourg et ses lendemains vus par la presse locale et nationale*. *Revue de presse*, janvier 1998.

attachés, devant l'impossibilité de surprendre l'incendiaire au moment où il agit, à enquêter chaque incendie à la manière d'un homicide, en interrogeant le voisinage et l'entourage de la victime, en prélevant des indices afin de rechercher le mobile du délit. A l'issue de leurs enquêtes, il s'est avéré que les violences dites urbaines étaient minoritaires. Selon la brigade des violences urbaines de Grenoble, 95 % des incendies de véhicules ne sont pas l'œuvre de bandes organisées de délinquants voulant terroriser la population ou exprimer leur rébellion. Et un commissaire de police de la ville de Strasbourg de relativiser là encore le poids des violences urbaines dans les infractions commises sur la voiture : « *Dès qu'un véhicule ou une poubelle brûle dans le quartier, on parle de violence urbaine alors qu'ailleurs ce ne serait pas le cas. Or, on sait que bien des vols entrepris dans la voiture se terminent par sa mise à feu de manière à effacer les traces du délit. Ce n'est pas de la violence urbaine, c'est simplement de la délinquance*[89]. »

Dans la nomenclature des infractions ayant pour objet le véhicule (voitures brûlées, dégradations, vols à la roulotte, vols de véhicules), on trouve rassemblés, de fait, selon la brigade spécialisée dans les violences urbaines de Grenoble**,** la Direction départementale de la Sécurité publique de Seine-Maritime et le commissaire de Créteil, un ensemble de méfaits qui n'ont pas toujours pour origine le même motif. La voiture découverte brûlée sur un parking cache le larcin, le vol de la susdite voiture ou de ses pièces, tout autant finalement que la basse vengeance de l'amoureux éconduit, l'escroquerie de l'assurance ou le geste de jeunes bravant l'interdit. Sur les soixante-neuf affaires élucidées entre 2002 et 2005 par la Direction départementale de la Sécurité publique de Seine-Maritime, ainsi que nous le rapporte un officier de l'Etat-major chargé de l'enquête que nous avons interrogé, 10 % des voitures brûlées sont le fait de bandes (impliquant plus de deux jeunes) s'en prenant à l'institution. Dans 25 % des cas, le but de l'individu interpellé s'est avéré ludique. Les autres interpellations ont montré que l'incendie avait été provoqué dans le but d'effacer une infraction (vol de voiture ou vol dans la voiture dans 50 % des cas) ou qu'il était le résultat d'un conflit familial ou de voisinage (10 % des cas).

Toujours selon ces mêmes études, à l'origine d'infractions commises sur plusieurs voitures en même temps, on trouve très souvent la marque non pas de violences collectives mais d'individus. Ceci se vérifie sur nos deux sites. Les propriétaires, à Créteil, ont retrouvé au

---

[89] « Descente sur le terrain des violences urbaines », *Les* D*ernières nouvelles d'Alsace,* 2 novembre 1999.

début de l'année 2002 pendant plusieurs semaines de suite leurs voitures les pneus crevés. Le coupable retrouvé s'est avéré être …un autre propriétaire, excédé, raconte la gardienne de l'immeuble du boulevard Pablo-Picasso, par l'impossibilité de se garer. La vengeance réelle ou non qui a été à plusieurs reprises invoquée dans nos entretiens, illustre de fait des conflits de nature fort diverse et qui peuvent avoir trait au problème de stationnement. Monsieur Grumau rapporte le cas d'un de ses voisins qui retrouvant lui aussi un jour sa voiture les quatre pneus crevés, accuse le comité de quartier de s'en être pris à sa voiture parce qu'elle n'était pas garée sur un stationnement autorisé. Constant, résidant dans un immeuble HLM au sud des 3000, a retrouvé, lui, sa voiture brûlée. Celui-ci en a déduit que sa voiture a succombé à la colère d'un voisin qui avait coutume de se garer à la place qui pourtant lui était louée avec son appartement. L'étude menée par Direction départementale de la Sécurité publique de Seine-Maritime révèle que dans 5 % des cas, les voitures trouvées brûlées dans les quartiers HLM de Rouen étaient des épaves ou des voitures-ventouses stationnées depuis un an ou deux sur le même emplacement : « *Un voisin qui ne peut se garer en a assez et met le feu* », nous explique l'officier de l'Etat-major de cette direction, interrogé.

D'autres, tel Julien, un jeune de 25 ans, imputent quelques-unes des éraflures trouvées sur les voitures à des gens qui ne sauraient pas très bien conduire : pères de famille et autres personnes plus âgées que lui. Rappelons que les deux quartiers, au vu de nos entretiens, concentrent beaucoup de ce type de « jeunes » conducteurs, dotés tardivement de permis de conduire ou de voitures et peu confiants dans leurs faits et gestes automobiles. Madame Pali, 80 ans, a en matière de stationnement pour seul souci, lorsqu'elle sort de son box, de ne pas emboutir la voiture de son prochain. Après nous avoir longuement expliqué les « trucs » inventés par ses voisins pour se frayer un passage dans la couronne exiguë des boxes, elle nous révèle sa méthode. « *Alors, là, moi*, *j'ai trouvé autre chose, je leur dis, moi je suis très maladroite, je vais essayer de ne pas rayer la voiture ou de ne pas faire des trucs comme ça, mais je vous promets rien.* »

Quelle que soit la teneur ou l'origine du délit, les infractions commises sur la voiture ont un prix. En termes d'argent, évidemment, les conséquences peuvent être d'autant plus lourdes à supporter que dans les quartiers étudiés les voitures sont rarement assurées tous risques. Certaines ne le sont pas du tout, quand d'autres, nous l'avons dit, sont assurées de manière temporaire en fonction des arrivées d'argent. Le coût de la vitre cassée ou de la porte fracturée revient au propriétaire. Marcos, alarmé par les infractions en série commises sur le parking de

La Lutèce, est d'autant plus soucieux de sa voiture qu'elle est dotée d'un poste et d'enceintes : « *Dedans y a 10 000 balles de son.* » Et la gardienne, du côté des copropriétés, d'expliquer la colère d'un des habitants victimes des crevaisons exercées sur les voitures garées le long du boulevard Pablo-Picasso : « *Sa roue à lui, elle coûte 460 euros.* » « *Pourquoi les gens n'achètent pas de belles voitures? C'est pas parce qu'ils n'ont pas les moyens, c'est parce qu'ils n'ont pas la sécurité. Quand vous achetez une voiture à 8 briques et le lendemain vous trouvez pas les phares, les roues, c'est normal. Qu'ils rénovent les parkings et vous allez voir de belles voitures garées là !* », s'insurge, de son côté, le marchand de sandwichs ambulant.

En termes affectifs également, les dommages subis par un bien d'autant plus valorisé qu'il constitue parfois une extension de soi-même, ne sont pas négligeables. La mort ou le vol de la voiture sont vécus souvent comme un véritable drame. « *Ah ma voiture, faut pas y toucher à ma voiture, ah oui, je suis très sensible là-dessus. Je suis un sentimental, moi. Ma Lancia quand ils me l'ont prise à la casse, j'ai pleuré d'ailleurs* », raconte monsieur Thibault. « *Il a pleuré grave, pendant des jours et des jours* », nous avoue de son côté la gardienne de La Lutèce en parlant de son mari dont le 4/4 fut volé dans le parking de leur ancien lieu d'habitation. « *Il avait mis tout son cœur dedans son 4/4. C'était sa voiture, il n'aurait pas fallu qu'il trouve ceux qui l'avaient fait, parce que je crois qu'ils seraient pas vivants. Il aurait pas eu besoin de l'aide des flics.* » Marcos, plus chanceux car il n'a jamais eu de problème avec sa voiture, exprime le même sentiment. S'en prendre à sa voiture équivaut à s'en prendre à lui-même : « *Il ne faut pas qu'on <u>me</u> touche à <u>ma</u> voiture, je l'ai toujours dit. Je pense que je verrais quelqu'un qui touche ma bagnole, je le défonce.* »

La voiture, rappelons-le, extension de l'individu, fait l'objet de différentes formes d'investissement. Le permis est souvent vécu comme un rite de passage (Le Breton, 2001). Il donne l'impression de faire peau neuve. Il a la valeur d'un diplôme pour les jeunes en échec scolaire, mais aussi, au vu de nos entretiens, pour certaines femmes en des quartiers, où l'on est peu diplômé. Madame Zora parle avec plus de plaisir du permis qu'elle a eu à passer que de la voiture elle-même. Et puis, cet objet très privé en banlieue, selon Maryse Esterle-Hédibel (1996) en cela qu'il constitue pour les habitants le symbole de leur adhésion à la société de consommation, l'est pour des motifs contraires. La voiture, en plus de son utilité, est aussi un patrimoine. L'objet se transmet entre générations et sert de liant entre personnes d'une même famille. Le premier véhicule possédé est souvent donné au jeune ménage par les parents, qui se délaissent là d'un de leurs vieux véhicules. L'origine de la voiture accroît ainsi

parfois sa valeur. La petite amie de Marcos, peu concernée par la passion de celui-ci pour les voitures, est pourtant très attachée à la voiture du ménage, même si ce n'est pas elle qui l'utilise. Celle-ci a été héritée de son père à elle, décédé aujourd'hui. Les embellisseurs choisis par Marcos couleur platine ont été rejetés par elle au profit d'un modèle plus neutre, par respect, dit-elle, pour le père. Monsieur Gameroff, divorcé de sa femme depuis cinq ans, a gardé, par-delà les enfants, un lien avec cette dernière. Le crédit que celle-ci a contracté à son nom pour acheter une voiture neuve, constitue, selon lui, un moyen de rendre moins réelle leur séparation.

2. Un espace sous contrôle

2.1. Le recours aux moyens du privé pour protéger un parking éloigné des préoccupations publiques

À Aulnay comme à Créteil, nous l'avons dit, on est vite virulent à l'encontre des bailleurs tardant à réhabiliter les parkings souterrains et ne prenant pas suffisamment en compte leurs problèmes de stationnement. En outre, le minimum de prestation qu'on pourrait attendre d'un propriétaire n'est, de l'avis des habitants des résidences HLM, pas assuré. Le parking de Jupiter vient seulement d'être réhabilité. « *Il a fallu attendre longtemps, dit un des habitants, pour qu'on le répare. Y avait qu'à voir le portail du parking souterrain de la cité Jupiter. La porte était à moitié ouverte parce qu'elle était très vieille, et on ne nous la changeait même pas, pourtant on le paye, c'est compté dans le loyer*. »

On peut noter que les actions concertées entre les différents acteurs (bailleur, police, municipalité, etc.) pour réguler les problèmes de sécurité dans le cadre des Contrats locaux de sécurité n'intègrent pas l'insécurité dont fait l'objet la voiture. La note réalisée par la Direction de la Sécurité publique au ministère de l'Intérieur[90] sur la contribution des bailleurs sociaux à l'élaboration de ces contrats n'aborde que la question des épaves. Ce qui préoccupe en somme les bailleurs, c'est moins l'insécurité réelle dont fait l'objet la voiture que le sentiment d'insécurité que la présence d'épaves serait censée générer.

[90] Note du 20 octobre 1999 réalisée à partir de la réception de 252 Contrats locaux de sécurité.

La police est loin d'être, sur le sujet des infractions constatées sur la voiture, la plus efficace. Si elle parvient, dans le cas des vols, selon le commissaire d'Aulnay, à retrouver la voiture dilapidée, elle ne sait souvent rien sur l'auteur du délit. La cellule créée à Grenoble pour l'observation des violences urbaines et la Direction départementale de la Sécurité publique de Seine-Maritime font figure d'exception en France de par les moyens innovants d'actions orientées précisément sur l'élucidation des délits commis contre la voiture. La police n'est pas plus alerte à prévenir les dégradations difficiles à prévoir, et qui figurent au nombre de ses fameuses incivilités dont on parle tant aujourd'hui. Elle n'est donc pour l'habitant qu'un passage obligé pour se faire rembourser par l'assurance des infractions survenues sur la voiture. Et si elle a bien souvent mauvaise presse, dans les deux quartiers étudiés, les dangers encourus par la voiture ne sont pas là pour arranger les choses. Le rôle de la police, en somme, est réduit sur ce sujet au simple rôle du constat de l'infraction. Plusieurs locataires des cités HLM la suspectent aussi d'agir de manière préférentielle. Elle est accusée d'une sorte de délit de faciès : elle tendrait, de l'avis de plusieurs habitants, à exclure de son champ d'intervention, pour les uns le quartier, pour les autres les moins nantis. Ainsi en est-il de monsieur Cami, habitant du quartier du Palais à Créteil, sillonné pourtant par quelques patrouilles et qui, de l'avis du commissaire, n'est nullement une zone de non-droit : « *Les flics, ils font rien, ils ont interdiction de venir dans le quartier pour pas raviver les cendres, les braises. Cathala* [le maire] *en a rien à foutre. Il n'y en a que pour ceux d'autres quartiers* ». Madame Corde, surprenant le manège de celui qu'elle prend, au vu de sa voiture et de son allure, pour un dealer de drogue, appelle la police non pas de Créteil, qui n'interviendrait jamais dans le quartier, mais celle de Paris. Madame Rachelle, parlant de son amie, semble associer le fait que celle-ci n'hésite pas à appeler la police aux moyens qu'elle aurait de s'acheter une voiture neuve et luxueuse : « *Elle, on lui a crevé ses quatre pneus, elle appelle la police. Elle a les moyens, elle dit, j'envoie la police, c'est tout. Elle dit : moi je travaille, je l'ai payée cher. C'est la mère qui l'a payée, pas elle, elle a les moyens. Sa voiture est d'ailleurs équipée en alarme.* »

Les acteurs publics absents, la tendance dans les deux quartiers serait alors de s'en remettre au secteur privé : l'assureur pour qui la demande croissante pour une plus grande sécurité a vu là son marché prospérer, ou l'individu lui-même, pour les moins privilégiés, qui fera sa surveillance lui-même, constituent les deux types d'acteurs émergeant en banlieue.

Certains parmi les locataires en HLM s'octroient le privilège de souscrire aux services proposés par les assureurs qui, moyennant un prix conséquent, offrent des garanties pour la protection de la voiture. C'est le cas de monsieur Thibault, peu inquiet pour sa nouvelle BMW rangée dans son box, lequel est équipé de tout ce qu'exige l'assurance pour sa protection. Armé jusqu'aux dents, son box bénéficie, au même titre que sa voiture, des dernières techniques de prévention et d'alarmes en tout genre. Si problème il y a, l'assurance payera. « *Les voitures qui coûtent cher à l'achat, elles se font voler. Les assurances veulent des garanties. Moi, j'ai été obligé d'installer trois alarmes, autrement ils voulaient pas m'assurer. Pour une BM, une Mercedes ou une Audi, ils vont vous exiger une alarme anti-soulèvement, une alarme qui va couper l'arrivée d'essence ou le circuit électrique, qui fait que vous pourrez pas la mettre en route par exemple. Mon alarme a coûté cher, mais il y en a d'autres moins chères. Moi, j'en ai, rien que pour l'alarme, je sais pas moi, 8 000 francs d'installations, enfin je vous parle en francs. J'ai un bip qui est installé à l'intérieur pour tous les gros modèles qui partent dans les pays du Maghreb. Tous les gros modèles, ils sont obligés. Moi, je parle pas des véhicules qui sont assurés au tiers. Les véhicules qui sont assurés au tiers, ils sont tous dehors. Vous les voyez là.* » Monsieur Gameroff, propriétaire dans l'immeuble du 7 boulevard Pablo-Picasso, et dont la voiture couche dehors, est peu soucieux des problèmes susceptibles de survenir à sa voiture. Il change de voiture à peu près tous les trois ans et opte toujours pour l'achat de l'extension de garantie, un service proposant pour trois ans le remboursement des dégradations et troubles sur la voiture. Protéger plusieurs voitures peut finir par coûter cher. Et puis, on ne peut pas porter la même attention à toutes ses voitures. Dans le parking souterrain gardé de la résidence du Grand Pavois, monsieur Baude ne peut « caser » qu'une seule voiture : la plus belle donc, mais pas forcément pour les raisons escomptées : « *Je mets,* explique-t-il*, la plus belle voiture en sous-sol. Dehors, il y a pas mal de fenêtres qui donnent sur le parking, donc il y a presque de l'autosurveillance. Je me suis toujours posé la question de savoir si la voiture était plus protégée que dehors. On la met en bas parce qu'ici on risque de se la faire rayer ; en bas, elle risque d'être cassée. Pour aller voler à l'intérieur, c'est pas un acte délibéré de vandalisme. En dessous, c'est un vol, dehors c'est plutôt un acte de vandalisme. Je préfère risquer le vol que l'acte de vandalisme.* » Pour ses deux autres voitures garées à l'extérieur, monsieur Baude ne craint pas les égratignures et rayures : celles-ci se produiraient selon lui plutôt à l'extérieur du quartier, dans le parking de la Défense où il travaille ou du centre commercial. Dans le quartier, monsieur Baude opte pour le principe précaution: « *Ce n'est pas la guerre, on en est pas là. Je crains qu'un jour, ça puisse arriver mais c'est tout. Pas plus. On règle le problème*

avant. » Sur un point, donc, locataires et propriétaires seraient égaux : ils pratiquent tous l'autosurveillance.

2.2. Une surveillance continue, assurée par l'individu, ses proches ou les voisins

De fait, à Aulnay comme à Créteil, l'on compte avant tout sur soi-même. La sécurité – Mike Davis (1997) le constate pour Los Angeles à propos des *gated communities* – peut faire aujourd'hui office de signe de distinction : elle permet de différencier les nantis (ayant les moyens de se payer eux-mêmes les outils assurant leur protection) de ceux, moins privilégiés, livrés à eux-mêmes. D'autant, pouvons nous ajouter, que les pouvoirs publics ne sont nullement présents sur la question de la protection de la voiture, alors même que depuis les années 90, ils ont mis la sécurité au rang de priorité nationale et de bien fondamental dont peut se prévaloir le plus pauvre comme le plus argenté. Les bienfaits de l'autosurveillance, reconnus par les habitants de nos deux sites, tendraient à relativiser cette différenciation sociale.

Le parking fait l'objet d'une surveillance continuelle. Tout le monde jette un coup d'œil, par la fenêtre, pour veiller à la voiture : le propriétaire du véhicule, c'est entendu, mais aussi tous ceux qui sont présents dans la cellule d'habitation. La voiture, immobilisée sur le parking, est observée pendant l'absence de son propriétaire par le père, le fils, le frère, la sœur : nombreux sont les conducteurs, à Créteil et à Aulnay, se rendant à leur travail en transport en commun. Aussi, tout le monde, dans l'appartement, se relaye dans la tâche qui, de par sa simple répétition, est devenu un réflexe : la femme ou les enfants, dépourvus de permis de conduire mais auxquels la voiture rend bien des services, lancent un regard de temps à autre sur le véhicule, tout en vaquant à leurs occupations. La voiture est un bien certes individuel, mais dont l'usage communautaire sert la famille élargie, comme l'a mis en avant Gabriel Dupuy (2001). Le mari de madame Rachelle, contraint de disposer d'un box par l'assurance, fait sans cesse des allers-retours entre celui-ci et son appartement. Quand ce n'est pas lui, c'est à son fils que revient la tâche quotidienne de veiller sur la voiture. Le box, nous l'avons dit, est loin d'être un lieu sûr. Des vélos y ont été volés, la portière de sa voiture fracturée.

La surveillance s'exerce le jour, l'œil en éveil, mais aussi la nuit, à l'heure des délits. Les statistiques et les entretiens révèlent que les délits se produisent pour 90 % quand tout le monde est endormi. L'insomnie est mise à profit. Une dizaine de personnes nous ont dit qu'ils jetaient un coup d'œil par la fenêtre lorsqu'ils se réveillaient la nuit. Monsieur Cami, attentif au bruit, se meut jusqu'à la fenêtre dès le moindre soupçon. Celui-ci, qui n'est pas à sa première anecdote sur le quartier, nous raconte : « *Ça a fait du bruit – j'ai un sommeil qui fait que je dors pas – j'ai pris les jumelles, il était en train de se servir dans une voiture, il a tout posé sur la voiture, il a pris son attaché-case, la ronde des flics est passée, il est revenu avec sa voiture tout feu éteint, il a chargé dans la voiture, et il est passé.* » Madame Zora, qui à 40 ans venait d'avoir son permis de conduire, ne fermait pas l'œil de la nuit lorsque les voitures furent vandalisées en série sur le parking de La Lutèce. « *Chaque soir, je dors pas de la nuit.* » Et sa fille de renchérir : « *Toute la nuit, maman est à la fenêtre.* » Et madame Zora de continuer : « *Je me lève, des fois ma belle-sœur, des fois mon mari.* » « *Ben oui, ça fait mal* », compatit madame Rachelle dont le mari, donc, s'est fait fracturer la porte de sa voiture dans son box. « *Comme il a 72 ans et qu'il a commencé à acheter une voiture il y a six ans, parce qu'il a pas de gros moyens. Ben, il a acheté une belle voiture, et ben merde, quand il est descendu en bas, il a pleuré*. » La voiture est un bien dont on peut d'autant plus se préoccuper qu'on a pu l'acquérir tardivement, pour certains même en lieu et place d'une maison, ce qui est le cas de monsieur Rachelle, avec l'argent de l'héritage.

Le mécanicien turc, d'autant plus vigilant qu'il a dans le coffre de sa voiture-établi une bonne partie de ses outils de travail, a surpris à l'occasion de l'une de ses fameuses insomnies un individu qui tournait autour de sa voiture. Insistons sur le fait qu'il n'est pas le seul à disposer d'une voiture-établi. Pour certains, la voiture est une extension de la maison, pour d'autres du lieu de travail : elle abrite des biens nécessitant d'être surveillés. Ainsi que le dit monsieur Chiko, le serrurier, particulièrement remonté pour cette raison contre la non-prise en compte de la question du stationnement par les acteurs publics : « Quand on est de permanence, on ne peut se permettre de sortir du camion tous ses outils. Le véhicule, je dois toujours l'avoir avec moi, je peux pas le vider, je travaille dans l'urgence, je peux pas le vider. L'autre fois, comme il n'y avait pas de place, j'ai dû garer à côté du marché ; et ben, on m'a volé ma perceuse ; elle coûte 243 euros. On a retrouvé le voleur, le voleur c'était un drogué, il l'a vendue pour 9 euros, des misères ! »

La surveillance assurée par les membres de la famille l'est parfois également par des voisins ou des amis. Entre amis, on est solidaire, en jetant un œil sur le bien de ses proches. Madame Zora sait qu'elle peut compter sur le regard de sa voisine du dessus. Madame Rachelle qui, de temps à autre, se fait transporter par une amie, lui rend, par la vigilance, son service. En des lieux non desservis la nuit par les transports en commun, la voiture rend aussi quelques services à celui qui est dépourvu de moyen de locomotion personnel. En l'occurrence, si le besoin absolu de se déplacer un moment ou l'autre conduit certains à acquérir une voiture, d'autres peuvent avoir exceptionnellement recours à un voisin qu'ils ne connaissent pas forcément. L'accouchement ou la maladie d'un enfant sont des urgences, à plusieurs reprises citées, ayant pu amener certains, tel monsieur Témi, à devoir frapper, en désespoir de cause, exceptionnellement donc, et comme on peut le faire pour le sel, ce produit ancestral de luxe ou de première nécessité, à la porte d'un voisin. En contrepartie, monsieur Témi, concerné par la voiture stationnée sur le parking qui lui a rendu service, se sent redevable.

Certains peuvent tirer parti de la présence de professionnels de la surveillance : gardiens d'immeubles dont le domaine d'intervention ne s'étend généralement pas sur l'espace public où stationne la voiture ; service de gardiennage privé auquel ont pu faire appel les commerces. Ainsi, la gardienne de l'école Charles-Péguy a préféré au box qu'on lui proposait sous l'école où elle réside celui qui est dominé par la fenêtre de la loge de la gardienne de l'immeuble du 8 boulevard Pablo-Picasso, bénéficiant ainsi de la surveillance de cette dernière. A Créteil encore, monsieur Olga et monsieur Rodolf sont, eux, dans les bons papiers des gardiens employés pour surveiller jour et nuit la galerie commerciale depuis que la banque fut cambriolée et dévastée à l'aide d'une voiture-bélier. Les gardiens jetteraient un œil sur le parking limitrophe, un service que ne subodorent nullement monsieur et madame Demus, qui accusent les gardiens d'être un peu timorés : à la moindre avancée des jeunes, débordant sur le parvis-parking du centre commercial, ceux-ci, disent-ils, s'enferment immédiatement dans le centre commercial.

L'accaparement de l'espace public par les jeunes, de fait, n'est pas sans avantages. Les jeunes, qui squattent régulièrement les halls, ont au moins le mérite, dit monsieur Dali à monsieur Queiri, engagés dans une vive discussion à leurs propos, de surveiller les enfants et les voitures. Madame Zora se sent-elle aussi rassurée par leur présence aux côtés du véhicule ou de sa fille lorsqu'elle joue dehors. L'employée de l'annexe de la mairie aux 3000, qui habite le quartier, tire également parti de la présence des jeunes « *qui*, nous dit-elle, *zonent*

jusqu'à une heure ou deux du matin ». Ceux-ci sont chargés, lorsqu'elle sort le soir, de lui garder une place au plus près de chez elle, puisque après 19 heures, il devient très difficile de se garer aux pieds des immeubles. En échange de ce service, elle conduira l'un ou l'autre en voiture, lorsqu'il le lui demande, à Carrefour. L'ouvrier de l'entreprise de plomberie rencontré dans le quartier du Palais table, lui aussi, sur les jeunes squattant le parking et ses alentours pour surveiller sa voiture, contenant son nécessaire à travail – matériel et outillages – et pour lequel il craint le vol. Il paye leur rôle de vigie en leur donnant une cigarette quand ceux-ci le lui demandent : un droit d'entrée, considère-t-il, auquel toute personne étrangère pénétrant le quartier se trouve soumis. Ce droit d'entrée lui permet de se sentir en sécurité dans la plupart des quartiers dits sensibles de la Région parisienne où son organisme mandataire, La Lutèce, dispose d'immeubles.

« *Tout le monde surveille*, confirme un jeune de la cité Jupiter*, même les plus jeunes peuvent surveiller les voitures, quand ils passent à côté*. » Les enfants qui jouent dehors sont en effet mis à contribution moyennant parfois récompense. Bilal qui leur demande parfois de veiller aux voitures de collection qu'il répare sur le parking Jupiter, les remercie en leur offrant de temps à autre une glace à 20 centimes, soutenant, dans le même temps, le commerce du marchand ambulant qui sillonne le quartier des 3000. Monsieur Chiko, garant sa camionnette sur le parking Jupiter, compte, lui, sur ses voisins : « *Parce que là-bas, on voit, il y a toujours quelqu'un qu'est à la fenêtre qui fait le guetteur, et on voit les gens rentrer.* » La géographie des lieux peut se trouver quelque peu perturbée par l'emplacement choisi pour la voiture. Madame Lucie, par exemple, gare la voiture la plus chère du ménage le long de la rue bordée de pavillons, l'autre trouvant refuge dans son box situé dans le parking Jupiter. Elle compte en fait sur la présence des « chiens méchants » montant la garde des pavillons pour l'alerter, par l'aboiement de rigueur, du moindre mouvement survenu à proximité du portail. David, doté d'un petit appartement au Vieux-Pays, un quartier dans le sud d'Aulnay, réside tout à la fois dans son domicile et dans le pavillon de ses parents mitoyen à la cité Jupiter. Il compte sur ses voisins qu'il ne connaît nullement pour assurer la surveillance de son appartement lorsqu'il est absent. Dans la description que David nous fait de son quartier et de son appartement, la sécurité, ainsi assurée par ses voisins, figure au premier plan. « *Au Vieux-Pays j'ai un petit appartement, c'est plus calme qu'ici ; là-bas il y a un peu plus de vieux, moins de jeunes. C'est bien comme ça, car ils gardent mon appartement quand je suis pas là. Comme eux, ils ne bougent pas, ils bougent jamais de chez eux, pour moi, ça va.* »

La surveillance, donc, peut être tacite. Assurée par les proches, elle l'est aussi par ceux avec lesquels on ne sent pas d'anicroches : les jeunes accusés d'alimenter le sentiment d'insécurité, mais qui n'en contribuent pas moins par leur présence à tranquilliser les lieux ; le voisin à qui l'on n'adresse pas habituellement la parole, mais à qui l'on reconnaît là une compétence, et ce faisant, une existence. La vigilance, en somme, ressort comme une forme de lien social. Elle peut constituer l'unique relation qu'un individu entretient de manière, il est vrai, virtuelle avec ses voisins d'immeuble qu'il ne connaît pas, ou ne souhaite pas forcément connaître.

3. Vers l'émergence d'un espace commun

3.1. Des règles de stationnement entre le chacun pour soi et la conscience de l'autre

Le stationnement dans le grand ensemble qualifié d'anarchique par les acteurs de la réhabilitation témoignerait, selon ces derniers, de l'incivilité des gens : les voitures garées de manière à pouvoir être vues de la fenêtre empiètent, de fait, sur les pelouses, obstruent les passages, débordent sur les trottoirs. Mais ce qui peut être pris pour du désordre par une personne étrangère aux lieux n'en répond pas moins à des règles propres à la résidence. Ces règles, connues et suivies par l'ensemble des habitants, révèlent que ceux-ci, unis par le manque de places disponibles sous les fenêtres, s'entendent au moins sur un sujet. Les règles que les acteurs publics s'efforcent de rappeler en s'attachant à peindre au sol les limites des places autorisées, sont simplement jugées inopérantes dans l'espace de la résidence, puisque ce qui prime avant tout, c'est d'avoir sa voiture sous les yeux. Celles-ci ont simplement été réadaptées par les habitants qui, par-delà la surveillance tacite exercée par tous sur un objet qui n'est pas que sien, font montre d'un certain sens du collectif.

La place de choix étant celle immédiatement sous le logement, l'on tend, comme nous l'avons dit, en certaines résidences, à regrouper les voitures d'une même famille au plus près de la fenêtre. L'espace réservé au stationnement au pied de la barre Degas à Créteil en ressort véritablement congestionné. Si certaines voitures s'accaparent le bout de pelouse adjacent, c'est moins, comme le généralise un employé de la Société mixte de Créteil, parce que « *le confort privé prime avant les règles de civisme* », mais parce que la voiture ainsi garée permet

de laisser suffisamment de place pour que les autres voitures puissent circuler. Du côté de la rue Bailly et Sufresnes, où il n'y a pas de pelouse à empiéter, on se gare un peu n'importe comment. Une règle implicite veut que celui qui souhaite sortir prévient celui qui encombre le passage par un coup de klaxon. Ce qui donne à ce jeune locataire doté d'un cabriolet une raison supplémentaire à celle que nécessite la surveillance de sa voiture, de jeter un coup d'œil par la fenêtre. Quiconque ne respecte pas ce règlement, ou ne « percute » pas au son du klaxon, le fait à son détriment. Ce règlement oscille entre la conscience de l'autre – tout le monde à droit de garer sa voiture sous sa fenêtre à condition de ne pas perturber son voisin – et le chacun pour soi. On n'hésite pas, dans ce cas-là, à appeler la police, très souvent critiquée par son incompétence ou son absence, nous l'avons dit, mais à qui l'on trouve là une raison d'être. « *Là, les flics sont rois* », explique l'un des frères de Samir, cité Degas. « *En quinze minutes ils sont là et vous soulèvent la voiture* », dit un autre habitant qui les a prévenus. « *La voiture bloquait le passage, j'ai klaxonné, j'ai klaxonné, j'en avais marre d'attendre, j'ai pris le portable, les flics sont venus. Il n'y a pas de pitié ici, même si c'est mon pote, je le fais, tout le monde fait pareil.* »

A Créteil, explique madame Jacky, l'architecture n'autorise pas la tactique du coup de klaxon. Les tours, de fait, s'élèvent sur quatorze niveaux. Madame Louisa a donc recours à la méthode du *post-it* qu'elle colle sur la vitre de la voiture qui entrave l'entrée de son box. Elle peut également rappeler à l'ordre la règle de bonne conduite en écrivant au stabilo son agacement sur le pare-brise de celui qui obstrue à nouveau l'entrée de son garage : une technique plutôt agressive qu'elle utilise, s'excuse-t-elle, très rarement, et quand elle est très remontée. Monsieur Quieri, résident depuis peu dans le quartier du Palais, a compris tardivement la méthode de l'essuie-glace : l'essuie-glace écarté signifie au propriétaire du véhicule qu'il gêne. A l'intérieur du même logement, des ententes peuvent se faire pour que la voiture ayant trouvée place sous la fenêtre soit utilisée le moins possible. On se prête, entre frères et père, les autres voitures du domicile.

Les règles de stationnement révèlent dans une certaine mesure l'attention que l'on peut porter à autrui, même si cette attention est inspirée par la crainte que cet autrui vous gène. Monsieur Olga, à l'instar d'autres personnes interrogées, l'exprime ainsi : « *Je préfère mettre ma voiture dans la place qui m'a été attribuée, ce n'est pas loin, c'est proche… Pour ne pas embêter les gens, pour ne pas me faire embêter non plus.* »

3.2. L'incident, facteur de cohésion

Les différents accidents survenus sur les voitures à Créteil ont généré regroupements et discussions entre des personnes qui auparavant ne se disaient mot. L'émotion, l'accident unit : le contrevenant a au moins le mérite, à l'instar de l'étranger – qui comme nous le verrons à plus de chances d'être suspecté –, de réunir les gens. « *Ben, sur le parking*, raconte monsieur Thibaut*, quand les gens parlent, c'est qu'ils se sont fait casser leur garage. Eh ben, monsieur Thibaut, et vous, votre garage, ça va ? Non, non, il a rien subi. Bon ben, au revoir.* » Si l'événement a laissé monsieur Thibault indifférent, Marcos l'a vécu tout autrement. En nous contant l'épisode de l'infraction survenue sur plusieurs voitures, dont il a eu vent sans avoir subi lui-même de dommage sur son véhicule, celui-ci s'enthousiasme. Il faut dire qu'en dehors du gardien, avec qui il partage la même passion pour la voiture, Marcos ne connaît personne dans le quartier. C'est du reste cette même passion qui l'amène soudainement à apprécier la communion avec des voisins que d'habitude il tend à éviter. « *Ah oui, on était vachement solidaire, plusieurs m'ont demandé si j'avais eu des problèmes avec ma voiture. Et c'est la première fois qu'on se parlait, quand il y a eu la casse des cinq voitures.* » Entre voisins, on trouve là matière à commérage autour d'un intérêt et d'une peur communs. Entre voisins, on cherche parfois réconfort : on parle haut et fort de ses mésaventures à celui qui, par chance, a été épargné ; on rassemble tout le monde dans la même communauté de victimes potentielles. On se tient les coudes. On s'enquiert de la santé du véhicule. « *Jusqu'à maintenant,* dit monsieur Olga, *moi, ils m'ont rien pris. Dernièrement, je crois, que c'est en fin d'année, ils avaient ouvert pas mal de boxes. Mais ils n'avaient rien trouvé. Je sais, c'est un voisin qui me l'a dit. Il m'a dit de descendre pour aller voir, s'ils avaient ouvert mon box. Mais ils ne l'avaient pas ouvert. On m'avait prévenu. On m'avait dit d'aller voir, parce que des gens étaient passés.* » Monsieur Thibault, peu indulgent à l'égard de ses voisins de quartiers, reste sur sa réserve : « *C'est quand ils se font casser nos garages, alors là, il n'y a pas de problème. Là, les gens ils papotent, ils veulent casser la figure à tout le monde. L'autre fois, ils ont mis le feu aux poubelles, bon ben, ça a réunit pas mal de gens, je voyais les gens, ils parlaient entre eux. Ouais, c'est inadmissible, c'est un quartier pourri... Bon,*

vous voyez, il y a que quand il y a des événements comme ça qu'ils se réunissent, ils parlent ensemble. Bon, il y en a des gens qui parlent entre eux. »

Chacun des deux sites a fait l'objet de rondes de surveillance. A la cité Jupiter, suite à quatre cambriolages survenus dans les parkings, une dizaine de personnes se sont relayées des mois durant pour surveiller ces derniers. « *On a commencé à faire des rondes,* nous explique monsieur Chiko*, chose que c'est pas à nous de faire. On est obligé de faire la police, parce que personne ne s'en occupe. On s'est aperçu que la porte était cassée et que c'était par là qu'ils rentraient alors que nous on croyait qu'ils rentraient par ailleurs. Cette porte-là, c'est une des sorties de secours, mais qui n'est jamais utilisée. Voyez le canon du truc, ils l'ont arraché, ce qui fait qu'après ils tiraient sur la porte. Elle s'ouvrait toute seule. Et comme elle était en position fermée, nous on ne voyait pas quand on passait. Depuis, moi, j'ai soudé la porte avec des collègues.* (…) *C'est nous qui réglons le problème, alors que c'est pas à nous de le régler. On fait des rondes, on prend ça sur nos week-ends, nos heures de soirées. A faire la police. On doit être une dizaine. On tourne à plusieurs. On rentre chacun par un accès. Celui qu'on attrapera qui a rien à foutre ici, il va passer un mauvais quart d'heure. Parce que c'est des gros bras, les gars. Moi je me cache pas. C'est pas à nous à le faire. Normalement, c'est à la société de faire ça. Parce que si nous on blesse un jour quelqu'un, c'est encore sur nous que ça va retomber. Personne ne veut s'en occuper. Quand il y a des épaves, on leur met des PV, les gars qui sont là en train de réparer, ça leur casse les pieds. Mais pour vérifier s'il y a des mecs qui viennent casser, il y a personne qui tourne. Ou alors on voit une voiture de police tous les 36 du mois. Ce n'est pas ça qu'on veut, nous. On veut quelqu'un qui s'occupe du parking, qui reste sur le parking, quitte à mettre une guérite et que quelqu'un soit là la nuit.* » Les propriétaires du 5 et 7 boulevard Pablo-Picasso à Créteil, eux aussi exaspérés de voir les pneus de leurs voitures régulièrement crevés, ont plusieurs nuits de suite investi la loge de la gardienne de manière à surprendre le coupable.

3.3. Une implication minimale à l'égard d'un événement que l'on ne s'autorise pas à contrer ou à sanctionner

La ronde, notons le, est exercée en premier lieu à des fins d'investigation. Le problème, non pris en compte par les acteurs institutionnels, doit être résolu. Mais la punition relèverait,

selon les propriétaires à Créteil, de la justice. Madame Jacky et madame Louisa, propriétaires dans l'un des Choux du boulevard Pablo-Picasso, ainsi que leur gardienne, tiennent à ne pas s'attarder sur l'histoire des pneus crevés. Chacune en parle à mi-mot et à la seule condition que notre magnétophone soit éteint. Aucune précision supplémentaire n'est accordée : « *Le coupable* [que l'on ne veut pas nommer] *est passé en justice,* nous explique la gardienne, *il a payé, ça suffit*. » Celui-ci, ceci expliquant peut-être cela, s'avère être l'un des copropriétaires. On trouve là ce que nous avons dit à propos du stationnement : le suivi de la norme propre à la résidence qui permet à tous de trouver à bien se garer, n'exclut pas l'adhésion à la loi « universelle ». Le conflit avec celui qui ne respecte pas la règle est esquivé et son règlement, par le biais de la sanction (là l'amende, puisque le stationnement anarchique au pied d'un immeuble n'est pas autorisé), est renvoyé à la police. Cette dernière, que les habitants réprouvent à appeler comme le leur suggèrent les acteurs publics dans le cadre des comités de quartier pour faire évacuer des voitures garées sur des zones de stationnement interdites, serait convoquée en cas donc de non-adhésion à la règle locale. Ceci mérite d'être noté dans un pays, où les principes d'autosurveillance des lieux par les habitants et les communautés, acceptés dans les pays anglo-saxons, semblent contraires au modèle républicain, même si la loi sur la sécurité intérieure de 1995 (LOPS) et les Contrats locaux de sécurité lancés en 1997 tendent quelque peu à le déroger : l'une et l'autre mesures cherchent à impliquer tous les acteurs – dont les habitants – à l'effort de sécurité, auparavant dévolu au seul Etat.

Les dérives potentielles que peut générer l'autosurveillance semblent cependant prises en compte par ceux qui cherchent à assurer la sécurité de leurs voitures. A la cité Jupiter, en effet, si on était enclin à faire sa justice soi-même (mais, nous dit-on, on ne l'aurait pas fait) et ce faisant à outrepasser la loi, on reconnaît toutefois le fondement de la loi. C'est à « *la société* » que revient la punition, comme l'exprime monsieur Chiko. L'Etat, on en convient à la cité Jupiter, par le biais de la police, a encore le monopole de la sanction. L'individu aurait dans une certaine mesure assimilé les principes républicains d'un Etat agissant pour le compte, comme le dit si bien monsieur Chiko, de la société. Ce respect du rôle de l'Etat peut être aussi dû, plus simplement, à la crainte de l'affrontement avec le fauteur de troubles ou encore des représailles d'un Etat qui justement l'interdit. Car, comme le disent monsieur Chiko et monsieur Baude – ce dernier le mentionnant à propos des altercations qu'il peut avoir avec les personnes venant se garer sur son emplacement privé –, la justice s'exerce dans ce cas-là, quelle que soit la faute, contre celui qui s'adonne aux coups et blessures. En l'occurrence, si le désir de vengeance n'est nullement absent dans la société comme dans les

quartiers, la vengeance s'exercerait en premier lieu moins sur l'homme que sur sa voiture : un objet auquel il tient et qui le symbolise.

Pour justifier la dérive potentielle des individus cherchant à faire respecter leur bien, monsieur Chiko met en avant ce qu'il considère comme une aberration, confortée par l'ambiguïté du statut du parking. La règle selon lui est partiale. En effet, s'il arrive que les agents de police viennent mettre des contraventions sur les épaves – des voitures immobilisées car en cours ou en attente de réparation et généralement dépourvues d'assurance –, ceux-ci ne se préoccupent nullement de poursuivre les clients du marché venant se garer sur le parking de la cité Jupiter. Le parking, dira monsieur Chico à plusieurs reprises dans l'entretien, appartient à la résidence. « *Le parking est privé.* » Or cette propriété privée n'est doublement pas respectée. La police, en mettant des contraventions à l'intérieur d'un espace privé, enfreint, selon lui, le droit de propriété. Dans le même temps, la police – en fait autorisée à pénétrer dans l'espace de la résidence depuis de récentes mesures appliquées dans certains quartiers pour permettre l'évacuation des épaves – ne protège pas cette propriété des casseurs de voitures. Et monsieur Chico de s'énerver à nouveau : « *Les flics mettent des PV sur les voitures en réparation qui n'ont pas d'assurance, mais un gars qui achète une voiture en épave, il faut qu'il ait le temps de la réparer. On n'est pas mécano, on a notre travail à faire tous les jours. Donc, on peut se permettre de le faire que le week-end et encore quand il fait beau. Donc, le gars, il peut pas l'assurer avec la carte grise tant qu'il a pas fait le contrôle technique, parce que généralement ces voitures ont dix ans. Donc, il faut être logique, il faut lui laisser du temps de réparer. Une fois qu'elle est réparée et qu'elle roule et qu'elle se fasse allumer, c'est normal. C'est logique pour tout le monde, que ce soit pour nous ou pour n'importe qui, mais qu'ils les allument pas sur le parking.* »

Il faut dire que la sanction elle-même n'est pas claire. L'amende mise sur des véhicules en infraction par rapport à la loi, car non assurés, frappe les voitures des bricoleurs. Elle rappelle la difficulté qu'ont les pouvoirs publics à agir sur une activité réalisée au noir ou dans le but d'éviter les frais du mécanicien : la mécanique est tolérée mais interdite. D'autant qu'elle est exercée sur un espace privé mais commun, soumis à des règles internes à la résidence HLM qui l'interdisent.

L'implication des habitants est en quelque sorte limitée. On agit pour comprendre et prévenir. Monsieur Cami, surprenant un délit la nuit aux moyens de ses jumelles, n'intervient pas pour

l'empêcher. Il observe, guète, cherche à saisir ce qui se trame dans l'espace public. Il lui faut, à croire ce qu'il dit, avoir un peu bu pour s'enquérir, comme il l'a fait une fois, des intentions d'un jeune aux « *allures douteuses* » aux côtés d'une voiture. « *Il était garé là, moi, je sortais du restaurant chinois – quand il y avait encore le restaurant chinois –, j'étais avec ma femme. J'avais donc peut-être un petit coup dans le nez. Je lui ai dit : Qu'est ce que tu fous ici avec cette bagnole ? T'as pas les moyens pour te payer ça, je lui ai dit. Tu viens ici pour dealer. Je lui ai dit tel quel. Il a sauté dans la bagnole, il a filé. Immatriculé 75, il était. Huit jours plus tard, il est revenu, je sais pas trop quoi faire. Il s'en est pris à cinq autres bagnoles.* »

3.4. Un regard qui fait sien l'espace public

Au cours de nos entretiens, nous n'avons pas constaté cette complicité que Jean Genet[91] suspecte entre le voleur et sa victime, bien que l'on puisse imaginer l'éveil que la peur du délit suscite chez celui qui s'emploie à s'en prémunir. « *Son ingéniosité,* écrit-il à propos de l'un de ses personnages*, prouve la manie qu'en secret (l'ignorant peut-être) il poursuit en soi-même sa quête du mal. De dispositifs savants, il a bardé sa maison : dans une plaque de tôle sur la barre d'appui des fenêtres passe un courant à haute tension, un système de sonnerie est installé, des serrures compliquent ses portes, etc. Il a peu de choses à protéger, mais de la sorte il demeure en contact avec l'esprit agile et retors des malfaiteurs.* »**.** Monsieur Cami, par exemple, a recours aux jumelles : la fenêtre doublée de cet autre vitrage filtrant qu'est donc la paire de jumelle, l'autorise, puisqu'elle l'en protège, à se rapprocher de l'événement qu'il scrute dans tout son déroulement. La ronde entreprise par monsieur Chiko et ses voisins est matière à découvertes : la sortie de secours cassée apporte une réponse aux infractions commises sur le parking Jupiter. La découverte permet de colmater, par-delà l'entrée de secours du parking, quelques blessures : celle, en l'occurrence, de la victime. L'impression de violence, selon Robert (1990), est de fait plus liée à l'anonymat de son auteur, au non-éclaircissement des délits, qu'à l'ardeur du coup. Pour Robert, les réponses des politiques qui s'attachent plus aujourd'hui à protéger l'individu de l'agression ou de la délinquance violente – soit des risques en augmentation, mais néanmoins moins fréquents que la prédation qui affecte un bien plus grand nombre de gens – contribuent à renforcer l'inquiétude des Français.

[91] Genet Jean, *Le journal d'un voleur,* Editions Gallimard, 1949.

La police, estime-t-il, en résolvant de moins en moins de plaintes[92], prolonge la situation traumatisante de la victime. La ronde, dont on peut craindre les dérives potentielles, ne sert-elle pas, avant tout, à se prémunir d'un sentiment d'insécurité – hostile donc à l'appropriation – qui, lorsqu'il se porte sur la voiture, peut s'expliquer également par le fait que la police, au sujet des infractions attentées sur la voiture, se contente de réceptionner la plainte de la victime au lieu de chercher à élucider le délit ?

L'idée selon laquelle l'urbanisme moderne aurait érodé le sentiment d'appartenir aux lieux (Sennett, 1990) en privilégiant l'univers privé du logement et un mode de déplacement enfermant l'homme dans son automobile, ne peut-elle être relativisée à l'aune d'un espace public que les habitants tendraient à investir à partir de leur voiture ? L'espace public que les habitants doivent pouvoir s'approprier par la pratique de la marche, comme l'estime De Certeau (1980) et Sennett (1995), ne peut-il pas l'être par le regard de personnes ne désirant pas forcément le fréquenter ou rencontrer leurs voisins en bas de chez eux ? Le matérialisme et l'insécurité qui font qu'aujourd'hui on s'inquiète pour sa voiture, poussent en tout cas les regards au plus près du sol. Parmi les habitants expliquant l'attrait des tours du quartier du Palais, la vue qu'apporte le logement remporte en tous cas toujours l'adhésion. Ce qu'apprécie madame Louisa dans le quartier, c'est, dit-elle, avant tout la vue qu'elle en a de son dixième étage. Le quartier, en bref, s'apprécierait, pour certains, moins par sa fréquentation que depuis son logement. Le fait de pouvoir voir l'espace public depuis sa fenêtre constitue un des attraits des grands ensembles. C'est ce qu'exprime Giovanna Francavilla, habitante de La Muraille de Chine à Saint-Etienne, invitée du colloque « *Les grands ensembles, entre histoire et mémoire*[93] »: si la barre lui a fait mauvaise impression lors de son entrée dans les lieux, celle-ci dit avoir eu « *le coup de foudre* » pour la vue qu'offrait l'appartement. Jacky Bortoli, résident de la Grande Borne à Grigny, également convié à ce colloque, évoque un souvenir similaire : « *Lorsque nous sommes arrivés, ce que nous avons apprécié, c'est d'avoir autant d'espace vert, et puis surtout, le luxe c'était de pouvoir avoir les enfants sous les yeux.* »

[92] Le taux d'élucidation des vols, par exemple, passe de 36, 3 % en 1950 à 22, 6 % en 1972 et à 14, 5 % en 1995 (Robert, 1990).

[93] Colloque organisé par la DIV le 24 mars 2001.

Et de fait, les fenêtres en bandeau et autres larges baies vitrées constituent l'un des principes mis en avant par le Mouvement moderne, nourrissant l'architecture des grands ensembles, soucieux d'apporter un maximum de lumière, source d'hygiène, à l'intérieur des logements. L'architecte Gérard Grandval, auteur de la plupart des immeubles du quartier du Palais, a largement misé sur ces fameuses fenêtres. D'une phrase portée en légende sous la photo d'un Chou, Pierre Joly, un confrère architecte, résume l'intention de son auteur : « *Grandval a inventé un nouveau paysage habité. On en attend une meilleure relation du logement avec le monde extérieur*[94]. » Si le balcon traité en coque de béton se voulait assurer l'intimité des habitants, les espaces extérieurs – pour lesquels l'architecte avait prévu un certain nombre d'aménagements qui ne furent jamais réalisés – se voulaient également, par le truchement de l'ingénierie-architecture, pouvoir être appréciés de l'intérieur. « *D'une façon assez provocante*, écrit Grandval*, nous avions essentiellement privilégié des vues intériorisées qui donnaient le sentiment que l'immeuble était très fermé. En réalité, il n'en est rien : les corolles sont placées dans l'axe d'un mur séparatif entre deux pièces : chaque pièce a une vue sur ce jardin fermé et une vue libre et lointaine sur l'espace extérieur*[95]. »

Les immeubles, construits sous forme de barres et de tours dans les années 70 sont en tous cas, comme s'enthousiasme monsieur Quieri, très propices à la surveillance de la voiture. Monsieur Quieri met en avant l'ingéniosité des concepteurs de bâtiments habituellement incriminés. Le parking dominé par de très grandes tours serait mieux protégé que le parking enfoncé dans les sous-sols de son ancienne résidence, doté d'une porte automatique et d'un système d'ouverture à carte : « *Là-bas, il y a eu des problèmes de voitures cassées, volées, tout ça. Alors que le parking ici est ouvert. Et comme il y a des habitations au-dessus, tout le monde voit. C'est génial, fallait y penser quand même. Donc tout le monde voit le moindre fait et geste. Moi, franchement, je crains moins le cambriolage que là où j'étais. Dans la résidence où j'étais auparavant, les cambriolages, ils sont plus faciles. Là, les gens se posent pas de questions. Quand ils sont cambriolés, ils sont vus tout de suite, tout le monde le sait.* »

[94] Cf. « Créteil, ville nouvelle », *L'Oeil*, n° 236, 1975.

[95] *Gérard Grandval, René Gailhoustet,* Mini PA, éditions Pavillon de l'Arsenal.

Notons que le parking mis sous le regard des résidents s'inscrit dans la lignée des projets américains de la prévention situationnelle, doctrine tendant à penser que l'urbanisme et l'architecture peuvent être mis au service de la prévention de la délinquance. Cette doctrine qui pose notamment le principe du contrôle informel des habitants sur leur environnement, inspire les travaux du Comité européen de Normalisation, engagé aujourd'hui à édicter des normes destinées à prévenir « la malveillance et la délinquance » au moyen de l'architecture. Or, l'on notera, sans nous attarder sur le bien-fondé plus que discuté de telles normes, que les habitants eux-mêmes ont déjà mis à profit, en fonction de leurs besoins en matière de sécurité, les caractéristiques d'une architecture : celle des grands ensembles que les tenants de la prévention situationnelle ont à cœur de vouloir remodeler parce qu'ils la jugent favorable à la délinquance.

3.5. Un accord autour d'un terme : l'étranger

3.5.1. Un espace dont on s'efforce de limiter les entrées

L'indétermination des espaces serait pour nombre d'auteurs source de conflit. Catherine Giraudel (1989) pour le signifier donne l'exemple du grand ensemble d'Epinay : « *Du fait de l'absence de statut collectif des espaces extérieurs,* écrit-elle, *les habitants se chassent les uns des autres des parkings.* » Sur nos deux sites, cela n'est nullement le cas. Les habitants, loin de se chasser mutuellement, s'efforcent, par les règles de stationnement précédemment mentionnées, de se le partager. Ce qui nécessite de faire la chasse à celui qui, extérieur à la résidence, souhaite aussi s'y garer.

Monsieur Dali, par exemple, qui n'entretient pourtant aucune relation de voisinage, s'adonne à un petit stratagème pour réserver la place de stationnement qu'il vient de libérer sur le parking public où se garent les habitants de La Lutèce, à quelqu'un de la résidence. A l'homme, extérieur à la résidence, qui cherche à se garer, il fait un signe de la main pour l'avertir qu'il n'a pas l'intention de sortir. Il attendra que celui-ci parte pour laisser la place à un habitant de La Lutèce. Les propriétaires de l'immeuble limitrophe qui convoitent ce parking public converti aux besoins de stationnement des immeubles de La Lutèce, ont déjà

leurs couronnes de boxes, explique un résident qui fait de même. Entre voisins de parking, on est solidaire.

Des actions plus collectives peuvent être engagées pour limiter l'accès au non-résident. Monsieur Chiko, à Aulnay, marque les limites du parking Jupiter qui, lui, est privé mais envahi par les clients du marché, en y faisant tous les dimanches ce qu'il appelle des rondes, aidé en cela d'une poignée de voisins : tout ce petit monde s'attelle, ce jour-là, à rappeler aux clients du marché limitrophe que le parking est réservé aux habitants de la résidence. Monsieur Baude, à Créteil, joue sur le sien un peu le rôle de gendarme à chaque fois qu'il vient y chercher sa voiture en rappelant aux étudiants et clients du centre commercial que les emplacements en bas de l'immeuble sont privés. Il agit ainsi bien que les désagréments encourus sur la place de ses voisins ne l'affectent pas dans l'immédiat, vu qu'il est en train de partir. Les blocs-parkings, demandés par certains habitants du Grand Pavois pour empêcher l'utilisation des places par les clients et étudiants, ont l'inconvénient, ajoute monsieur Baude, d'interdire également leur utilisation par les gens de la résidence. Car quand le voisin n'est pas là, habitude a été prise d'occuper la place de ce dernier pour sa deuxième voiture, qu'on garera plus loin dès son retour, appréhendé depuis sa fenêtre, donnant ainsi à l'occupant de l'appartement une raison supplémentaire pour demeurer vigilant sur ce qui se passe sur le parking. Le parking, en somme, doté d'emplacements privés, achetés dans le cas de la résidence du Grand Pavois, ou loués avec l'appartement, est un espace dont on se partage entre habitants l'usufruit. Le bloc-parking interdit ce partage. Il casse la solidarité existante sur le parking destiné à recevoir la ou les voitures de chacun des ménages. Le bloc-parking élevé à la manière d'une barrière lorsque le propriétaire est absent ne sert qu'à son propriétaire. Monsieur Queiri voit dans la mesure de protection auquel chacun se livre pour empêcher l'intrus potentiellement voleur l'esquisse de ce qu'il appelle « *une organisation* ». « *Quand on sort du parking des boxes,* nous explique-t-il, *on prend soin d'attendre quelques minutes, on s'arrête le temps que la porte se referme derrière soi de sorte que personne ne s'introduise dans le parking.* » Pratique commune ? Règle implicite ? Organisation ? L'entente, en tout cas, qu'elle soit tacite ou non, conduit, même si c'est une affaire d'impression, à faire du parking – qui peut être un morceau de voie publique, un espace privé mais convoité par d'autres – un espace privé : il appartient à la résidence.

Les habitants n'en demandent pas moins aux acteurs de la réhabilitation que soient installées des barrières de manière à véritablement signifier le statut d'un espace, qu'ils souhaitent leur

être réservé de manière à pouvoir tous y stationner. Des barrières sont donc posées conformément aux désirs des habitants à l'entrée des parkings lorsque ceux-ci sont privés. Cette pratique s'inscrit dans le contexte de la résidentialisation des grands ensembles, où les barrières fleurissent bien avant que le leur demande les habitants. Mais les barrières postées au pied des immeubles à Créteil ou autour d'unités résidentielles constituées de trois ou quatre immeubles à Aulnay sont avant tout destinées à signifier les limites d'un autre domaine privé : l'espace de la résidence. Le fractionnement du grand ensemble en îlots distincts les uns des autres (les résidences) a vocation à susciter un sentiment d'appartenance à un espace commun, plus à même à exister quand l'espace résidentiel est de taille réduite (entre 40 et 300 logements[96]) et le statut, par le biais de la barrière, clarifié. L'îlot ou la résidence ainsi constituée doit également, dans un objectif de mise en sécurité des lieux plus ou moins énoncé, inciter les habitants à se sentir responsable de leur propre environnement. On cherche par son entremise à générer une surveillance informelle des habitants. Et la barrière, si elle a une valeur juridique, est avant tout un instrument de marquage de l'espace à partir duquel un groupe trouve matière à s'organiser (Lefeuvre, 2003, a). A condition, toutefois, ajouterons-nous, que l'espace soit considéré comme réellement privé. Car ces barrières ne remplissent pas forcément les buts recherchés par les acteurs de la réhabilitation. Comme l'ont mis en évidence Brigitte Guigou et Christine Lelevrier (2004), l'espace ainsi délimité n'est nullement ressenti comme commun par des habitants pas toujours enclin à apprécier la proximité et la comparaison d'avec son voisin. Quand, par exemple, l'espace vert au pied de l'immeuble est rendu accessible aux habitants pour y installer des chaises, les habitants ne se l'approprient nullement.

L'espace commun ne se décrétant pas, la barrière qui tend à le délimiter, dans des quartiers habités par ses personnes n'ayant aucune affinité les uns les autres, n'est qu'un artifice. Au mieux a-t-elle une valeur de signe de distinction. A l'heure, donc, où les dispositifs de sécurité tendraient à montrer la frontière entre les possédants et les non-possédants (Davis, 1997), la barrière tend à conférer aux immeubles des classes moyennes – auxquels le grand ensemble après sa réhabilitation se veut ressembler – une image de standing. La clôture physique, pour Monique Pinçon (1999), se veut avant tout sociale. Elle est nécessaire à l'entre-soi bourgeois.

---

[96] Comme le préconisent l'IAURIF et la DDHEGL à l'issu de réunions sur la gestion urbaine de proximité : « *Groupe d'échanges de la réunion sur la gestion urbaine de proximité en Ile-de-France* », compte rendu de la réunion du 25 juin 2002.

Les classes moyennes souhaitent au moyen de la fermeture de leur espace se rapprocher de la plus grande bourgeoisie qui, du fait de sa domination, n'en a pas besoin. Blakely et Snyder (1999) le remarquent également de l'autre côté de l'Atlantique : les *gated communities* américaines recensent, selon eux, un certain nombre de personnes pour lesquels l'environnement fermé et bien gardé renvoie moins à un désir de sécurité qu'à une forme de prestige et de statut social.

Dans les quartiers étudiés, les barrières installées à l'entrée de l'immeuble ou de la résidence auraient plutôt tendance à être réprouvées. Les réactions des habitants à leur encontre – « *on nous met en cage* », « *on protège qui contre quoi* » – tendent à rappeler que la résidence HLM s'inscrit dans des quartiers stigmatisés. La barrière en leur sein signifie ainsi moins le standing que leur relégation. Et de fait les habitants ne souhaitent pas qu'on les parque, eux, mais leurs voitures. La barrière a vocation à clarifier le statut d'un espace que les habitants souhaitent réservé à eux seuls de manière à pouvoir tous y stationner. Mais la clarification du statut de l'espace est aussi nécessaire pour des raisons de sécurité. Car pour que la surveillance puisse s'exercer, il faut que la personne susceptible de s'en prendre aux voitures puisse être repérée. Et ceci n'est possible que si les allées et venues sont limitées. L'œil rivé sur le parking joue à ce titre le rôle de barrière : plus que celle-ci, il contribue à instaurer des frontières en faisant de la personne qui n'habite pas la résidence un intrus susceptible d'être intéressé par la voiture. Le parking continuellement surveillé, la personne étrangère à la résidence est remarquée dès lors qu'elle pénètre dans le parking. « *Mille yeux me transpercent lorsque je traverse le parking* », dit un jeune résident d'un pavillon limitrophe à la cité Jupiter, qui hésite pour cette raison à utiliser ce parking comme un raccourci pour se rendre plus directement au centre commercial Le Galion. La présence d'un inconnu à proximité d'une voiture n'est pas là encore sans générer quelques mouvements de solidarité. Elle incite par exemple monsieur Olga à informer un des locataires de l'immeuble qu'il croise, à ce moment-là, dans le hall, de la présence d'un inconnu près de sa voiture.

La réhabilitation du parking Jupiter aurait eu pour conséquence, nombreux sont les habitants à le critiquer, d'ouvrir le parking à des non-résidents de la cité. Ceux non pourvus de voiture sous-louent leur box à des habitants des 3000 extérieurs à la cité Jupiter. « *La plupart des gens qui viennent ici, ils ont une voiture. Mais ceux qui n'ont pas de voiture et qui ont un box, ils louent le box à des gens des autres cités, ça fait que les mecs des autres cités, ils viennent à quatre, cinq, ils ont le passe, ils regardent, ils voient une voiture qui les intéresse, ils*

démontent et puis voilà. Le problème, c'est ça, ils louent à des gens des autres cités qui viennent ici et qui cassent les voitures en bas après », nous explique un habitant. Aussi, à Aulnay comme à Créteil, la tendance serait de louer les boxes à des gens que l'on connaît. Cette femme, à Créteil, bien que non motorisée, suit la règle : elle a loué le sien à plusieurs reprises à son voisin de palier tout d'abord, au gérant du bureau de tabac voisin ensuite.

Ainsi, l'ouverture des parkings résidentiels à des personnes extérieures de la résidence – telle qu'elle a pu être préconisée par l'IAURIF et le ministère de l'Equipement[97] – mérite d'être questionnée. L'IAURIF et le ministère de l'Equipement concluent, en effet, à l'issue d'un groupe de travail sur la gestion urbaine de proximité incluant celle des parkings, que « *La mixité des usages est un facteur qui contribue à la sécurisation, à contrario, un stationnement résidentiel est beaucoup plus difficile à surveiller.* » Ce qui ne semble pas être l'avis des habitants ne voulant à aucun prix que le parking soit un lieu de passage : les flux sont d'autant plus difficiles à contrôler qu'ils sont diversifiés.

3.5.2. Le voleur désigné habite la cité ou l'immeuble d'à côté

L'étranger est non seulement un voleur de places de stationnement, mais aussi une personne susceptible de s'en prendre à la voiture. Nombre d'habitants désignent la personne étrangère au quartier ou à la résidence comme responsable des méfaits commis sur les véhicules des habitants. La faute dans le cas de la sous-location des boxes est imputée non pas au loueur (le père de famille par exemple) mais à la sphère élargie de ses connaissances (les amis du fils). Les jeunes à Créteil accusent les gitans installés parfois sur le carrefour Pompadour, limitrophe à leur cité. L'architecte Gérard Grandval, invité trente ans après la construction du quartier par l'école Charles-Péguy à rencontrer les habitants, nous rapporte, lors d'un entretien, des propos similaires au sujet du parking, aujourd'hui fermé, qu'il avait placé à l'intérieur d'un de ses bâtiments : « *Les habitants m'ont dit que, eux, se comportaient bien, mais que c'était souvent des gens qui étaient venus d'ailleurs et qui se réfugiaient dans le parking et que ce parking c'était un lieu de danger et de pourrissement du quartier.* »

[97] IAURIF et la DDHEGL, *ibid.*

« *C'est pas des gens de chez nous* », ne cesse de répéter le marchand de sandwichs à propos des épaves de voitures que l'on peut voir dans les quartiers Nord d'Aulnay. « *Ils nous amènent les voitures volées et les brûlent chez nous, pour toucher l'assurance.* » Soixante-treize véhicules ont été brûlés durant le premier trimestre 2003 selon les services de police d'Aulnay. Ces actes sont, selon le commissaire de police, « *autant liés à des vols, qu'à des jeux entre jeunes* ». Un homme résume cette pensée désignant « l'étranger » comme responsable : « *Vous saliriez-vous l'entrée de votre appartement ? Jamais. Personne ne le fait. Les jeunes de la cité, ils amènent pas des voitures volées dans notre cité.* » Madame Sopier, propriétaire dans le quartier du Palais à Créteil, pour qui les rodéos, cela ne fait aucun doute, sont faits avec des voitures volées, considère que les infractions survenues sur les voitures des copropriétaires seraient le fait de jeunes extérieurs, désireux de faire porter la faute aux jeunes du quartier.

L'ancienneté dans le quartier prémunit de la peur. Tout le monde ici se connaît, disent les plus anciens. « *On m'appelle par mon prénom,* précise un homme d'une cinquantaine d'année, *le petit qui a cogné avec son vélo dans mon auto, monte me le dire.* » Madame Sopier et madame Louisa se sentent protégées par le fait d'avoir eu des enfants, même si ceux-ci, aujourd'hui largement majeurs, ne vivent plus dans le quartier, et que les jeunes squattant le parking ne sont pas ceux qui étaient au collège avec leurs enfants. Mais reporter la faute du délit sur une personne extérieure qui n'habite pas les lieux, comme peuvent également le faire des personnes plus récemment installées dans le quartier, peut se présenter comme un moyen de se prémunir contre le sentiment d'insécurité. En situation d'insécurité avérée, il est préférable de penser que l'étranger réside non pas dans son immeuble ou son quartier, mais à côté. On retrouve là le principe du « bouc émissaire » tel que décrit par René Girard (1982) : il garantit la cohésion d'un groupe, réunit les individus en une communauté. Dans nos deux sites, en l'occurrence, la communauté se constitue autour d'un territoire dont les frontières, selon les habitants, peuvent varier : les 3000 dans leur globalité pour les uns ; la résidence pour les autres. Le suspect, susceptible d'appartenir au quartier, n'habite pas dans la résidence. Bilal, par exemple, plutôt critique à l'égard de la population des 3000, accuse non pas les habitants de la cité Jupiter où il réside, mais ceux des bâtiments avoisinants.

3.6. Une conscience résidentielle ou des valeurs communes ? Ou comment ne pas passer soi-même pour un étranger ?

3.6.1. Des pratiques pour protéger sa voiture et celles des autres

La voiture continuellement observée, l'est en raison de sa vulnérabilité à différents types de dangers. L'amende, en premier lieu, est, statistiquement, beaucoup plus fréquente que le coup porté sur la voiture. Ainsi, l'étranger surveillé depuis sa fenêtre peut être aussi le policier, tout de même présent dans les quartiers. La voiture stationnée en des emplacements non-autorisés et donc en situation d'illégalité, conduit nombre d'habitants à se mettre en situation de veille. En effet, on jette un œil dessus, afin de voir, nous a-t-on dit à plusieurs reprises, si quelques policiers ne viennent pas mettre des contraventions sur la voiture mal garée, sur l'épave en attente de réparation ou sur la voiture-remise à outils où certains mécaniciens rangent leurs outillages. Monsieur Rodolf, propriétaire au Grand Pavois, fait des allers-retours entre son domicile et le parking du centre commercial afin de déplacer sa voiture, car celui-ci, depuis sa réhabilitation, est gratuit pour les résidents seulement trois heures dans la journée. Si l'on en croit monsieur Cami, certains semblent plus craindre finalement l'agent de police, porteur de contravention, que le voleur lui-même. « *Comme on a une maison de campagne et qu'il faut une remorque pour traîner tout le bordel, on met la remorque dans le garage, on ne peut pas y mettre la voiture. Quant on s'en va en vacances, on retire la remorque, ma femme met sa voiture. Je vous dis, si ça reste plus de huit jours, ils foutent des contraventions, demandent l'enlèvement de la bagnole et elle se trouve à la fourrière.* »

Voler, en second lieu, en bas de chez soi, dans un espace que l'on sait aussi contrôlé, semble être très risqué. L'ennemi casseur de voitures, extérieur à priori à la résidence, s'en prendrait donc moins à ses voisins. La voiture étrangère au quartier, surtout si elle est immatriculée dans un autre département, nous l'avons dit, a plus de chance de se faire voler. Nombreux sont les habitants, pour cette raison, à accorder au véhicule de l'invité durant son séjour la place privilégiée sous le logement. Plusieurs habitants rapportent des accidents survenus sur des voitures qui, en fait, apprend-on plus tard dans l'entretien, n'étaient pas leurs. Dans le cas de monsieur Rodolf, la vitre cassée pour voler l'autoradio était celle de la voiture de sa fille venue lui rendre visite. Madame Sopier, divorcée, rapporte l'exemple du vol d'un portefeuille

laissé dans la voiture de son ancien mari, empruntée par sa fille. « *Une fois,* nous explique-t-elle, *ils ont ouvert la voiture du père. Du père de Sarah. Elle avait emprunté la voiture de son père. Elle l'avait garée là en bas. Et alors bon, lui il laisse toujours tout traîner dans sa voiture. Donc il y avait rien à voler. Mais il y avait un tas de bordel et notamment il y avait un portefeuille avec les papiers de la voiture et son permis de conduire. On les a retrouvés dans la boîte aux lettres. Bon moi, j'ai toujours pensé à cette époque-là que ceux qui ont fait ça connaissait parfaitement Sarah et Loïc, mon fils. Ils avaient été à l'école. Il y avait pas d'autoradio, parce qu'il y avait belle lurette qu'il se l'était fait voler, donc il y avait rien. Ils ont rien pu voler. Ils ont fracturé la porte. La seule chose, c'était le portefeuille. Bon, ils ne connaissaient pas la voiture, mais ils ont reconnu le nom. Après avoir vu les papiers, puisqu'ils sont revenus dans la boîte aux lettres. C'était un vol pur et simple, mais quand ils ont vu le nom du propriétaire de la voiture, ils l'ont remis dans la boîte aux lettres. Je pense que nous on était assez protégé à cette époque-là.* »

La notion d'étranger se décline. Celui qui travaille dans le quartier sans y résider peut être considéré comme tel. Dans un souci de plus grande discrétion, il peut opter pour la technique du camouflage. La bibliothécaire de l'antenne municipale du quartier des 3000 a acheté une voiture non seulement en fonction de son lieu de travail, simple et banale, mais aussi en tenant compte de la couleur du parking, grise, dans lequel, dit-elle, elle se fond. Sarah, responsable de la Ludothèque, s'est efforcée au contraire, lorsqu'elle a troqué sa voiture d'occasion contre un plus récent modèle, de la faire connaître. Elle l'a introduite en faisant à cette dernière plusieurs tours dans le quartier, de manière à ce que son propriétaire soit bien identifié. L'étranger peut être également l'habitant lui-même qui change de voiture. La voiture nouvellement achetée sera montrée, à la manière de Sarah. Mais attention, l'exhibition du véhicule doit se faire dans la mesure. L'ostentation peut être punie. Et madame Rachelle d'imputer la faute à son mari, dont la voiture fut visitée dès le lendemain de son achat : il aurait fait un peu trop le fier.

3.6.2. Camoufler ou réduire son désir d'ostentation

Les gros gabarits, ici comme ailleurs, ont plus de chance de se faire voler et ce d'autant plus qu'ils peuvent alimenter quelques commerces et trafics. Ainsi, ceux-ci sont enfermés dans des

boxes pas forcément très sûrs, mais néanmoins protégés par tout l'arsenal de protection exigé par l'assurance. Ils peuvent, en deuxième option, trouver refuge parfois loin de son lieu d'habitation dans le box du cousin (cas du jeune employé du snack du centre commercial Le Galion), du frère (cas de Fahrad, de Constant) ou du père (Mustapha). La technique du camouflage peut être aussi employée pour protéger les marques les plus en danger. Mercedes et BMW sont garées, dans ce cas-là, non pas dans la cité, mais dans la zone pavillonnaire d'à côté, là où peut-être elles ont plus tendance à se fondre parmi les voitures de la classe moyenne.

Est-ce à dire que pour se prémunir des dangers qu'encourt la voiture, il convient de se fondre dans une uniformité résidentielle ? Un agent de police aurait dit à l'employée de l'annexe de la mairie, venue porter plainte au commissariat d'Aulnay après que sa voiture avait été cassée par deux fois dans le parking souterrain du centre commercial Le Galion : « *Vous avez pour le quartier une trop belle voiture, elle fait envie.* » « *J'ai pourtant travaillé pour l'avoir,* lui aurait-elle rétorqué, *c'est pas comme ceux qui se lèvent à midi.* » Sa voiture, une Renault 19, n'était pourtant pas d'un luxe démesuré.

On notera que, dans la catégorie des gros gabarits, les BMW et les 4/4 seraient moins convoitées que les Mercedes qui, précise le gardien de La Lutèce, se font plus souvent rayer dans les quartiers. Les deux seules personnes à avoir refusé de nous dire la marque de leur voiture, possédaient des Mercedes. « *C'est normal*, nous explique Mustapha, *parce qu'une Mercedes, ça fait prétentieux.* » Et un jeune à qui nous demandons de nous citer la voiture de ses rêves (la BMW ZX) de rejeter la Mercedes pour la simple raison que « *ça fait patron* ». Les Mercedes, nous explique un autre jeune du quartier, « *c'est pour les Africains, elles tiennent dans la longévité et quand tu vas au bled, tu montres que t'as réussi* ». Le gardien de La Lutèce nous explique : « *Moi, j'ai toujours habité dans des logements sociaux. Il y a des quartiers où c'est plus calme que d'autres. Il y a des coins où on ne va pas toucher une Mercedes. Mais il y a des coins où on la met là et dans les cinq minutes qui suivent, elle est rayée. Moi j'ai eu une BMW, j'étais dans des endroits où théoriquement ils auraient pu me l'esquinter, ils me l'ont jamais esquintée.* » Il ajoute : « *Peut-être qu'il y en a qui sont trop luxueuses. Mais je pourrais dire, c'est aussi pour ce qu'elles présentent qu'on les raye. La Mercedes, c'est pas la vitesse, c'est pas le sport, c'est plutôt le confort, disons une grosse relation. Quand je dis grosse relation, c'est toutes ces catégories supérieures à la normale, c'est le luxe vraiment qui déborde. Il y a des gens qui ont une BMW, c'est plutôt le style sport,*

donc on dit, s'il est sportif, s'il est jeune, il aime la vitesse, et ainsi de suite, il y a beaucoup plus de choses qui entrent en ligne de compte. »

Le 4/4, véhicule en vogue aujourd'hui, a également fait son entrée dans les quartiers. Monsieur Quieri, qui a tout récemment acquis un pareil modèle, s'est interrogé lors de son arrivée dans le quartier du Palais sur le sens des regards qu'on lui portait. « *Peut-être*, se demande-t-il*, que ce n'était pas une voiture pour le quartier.* » Le 4/4, un véhicule acheté autant par les stars que les familles pour son confort et l'image d'aventure qui lui est associée, nous explique un concessionnaire de Land-Rover, ne serait pas volé. A tel point, continue-t-il, que ses clients très argentés commencent à regarder du côté de ce type de véhicule leur permettant de « camoufler » leur niveau de vie. Madame Bony, une ancienne résidente du quartier du Palais, elle, se serait délestée de sa voiture, acquise à crédit à peine un an plus tôt, car elle la considérait comme trop prétentieuse : « *En fait,* dit-elle, *c'était mentir aux yeux des gens, ce que disait la voiture, ce n'était pas la réalité, la voiture disait que j'avais les moyens ce qui n'était pas le cas.* »

Discrétion plutôt qu'ostentation, allure sportive plutôt qu'air de faux patron, la voiture-objet de consommation révèle, au-delà de l'identité de son conducteur, des valeurs. Ces valeurs, qui par-delà le fait qu'elles constituent un moyen de ne pas se faire dérober l'objet luxueux, sont partagées par bien des habitants des quartiers. Elles ne sont pas sans évoquer celles que rapportait Henri Coing (1966) du quartier ouvrier du XIII^{e} arrondissement de Paris des années 60, où il était de bon ton de s'habiller simplement, conformément à sa condition ouvrière, et non pas comme « un patron ». Elles évoquent également, pour revenir à notre temps, le commentaire d'habitants critiquant le côté trop ostentatoire de certains halls d'entrée réhabilités. « *On est tout de même en HLM.* » Aussi si selon Stéphane Beaud et Michel Pialoux (1999), le sentiment d'appartenir à une communauté dans les quartiers HLM n'existe plus chez les habitants, gagnés aujourd'hui, selon Agnès de Villechaise (1999), par les aspirations des classes moyennes, la voiture n'en révèle pas moins que les valeurs ouvrières n'ont pas toutes disparues.

En quelque sorte, l'acte de consommation, ou l'acquisition d'objets plus luxueux, ne s'accompli pas à la vue des autres résidents. Cela ne veut pas dire qu'on y accède pas pour autant. Pour Péraldi (1997), la vente de porte à porte est une pratique fréquente dans les quartiers, car elle constitue un moyen d'acheter des objets de luxe qu'à priori financièrement mais aussi socialement

on ne pourrait s'autoriser à acheter. Les beaux véhicules susceptibles de répondre à un désir de démonstration tendraient ainsi à s'exhiber moins à l'intérieur qu'à l'extérieur des quartiers. La Mercedes, appréciée tout particulièrement par la communauté d'Afrique noire, permet notamment aux immigrés de rendre des comptes dans leur pays d'origine où la pression peut être forte : il faut montrer qu'on a réussi à ceux qui ont aidé à partir ou qu'il faut aider au pays, ainsi que l'estime et Mustapha, et le responsable de la Mission Jeune, et Nkem Nwankwo, auteur du roman *Ma Mercedes est plus grosse que la tienne* (2002). Un habitant nous dit sortir sa belle voiture pour aller manger au restaurant dans le XVI^{e} arrondissement, où, plaisante-t-il, elle ne dépareille pas. De la même façon, la voiture emmenée par les jeunes lors de leurs virées du samedi soir s'exhibe principalement devant les habitants de la ville-centre.

L'objet socialement ou financièrement inaccessible peut en outre être acquis de manière temporaire. La location est une pratique très courante, nous l'avons dit, dans les quartiers : elle permet à l'homme adulte ou au jeune de s'offrir un beau modèle à l'occasion de fêtes, week-ends, mariages, sorties le samedi soir. Par ailleurs, la voiture de celui qui est extérieur au quartier peut être montrée. L'ancien habitant, selon Sennett (2000), en venant voir sa famille ou ses anciens amis du quartier, peut aussi aimer à révéler sa réussite. La belle voiture de la personne n'habitant pas le quartier, peut servir le quartier. La BMW du petit ami d'une résidente de la cité Emmaüs attire beaucoup de monde ; les enfants, les adultes, le gardien tournent autour. Et, sur le parking Jupiter, la BMW Z3 d'un lointain cousin, versé dans le trafic de drogue, permettrait de classer le quartier. « *C'est pas dans toutes les cités qu'il y a de belles voitures comme cela, on a de la chance* », s'extasie l'un de la bande qui, accaparé par le bolide, ne s'intéresse plus à aucune de nos questions.

Les vols peuvent également être une manière d'acquérir une voiture. Nous l'avons dit, les vols de voitures motivés par les désirs de possession dans les années 50, le sont aujourd'hui à des fins ostentatoires. A tel point que l'on a du mal aujourd'hui, selon Denis Chapelon, commissaire à la répression des fraudes de la Préfecture de Police de Paris, à distinguer dans les vols de voiture ce qui relève du vol, de l'emprunt ou du trafic.

Monsieur Grumau, à Aulnay, est sans cesse à accuser la dégradation du quartier et à s'en prendre_aux jeunes. Ces derniers traînent, cassent les lampadaires. Sur le sujet des vols d'automobiles, il se montre nettement plus tolérant. « *Enfin, je comprends qu'ils les volent, quand on ne peut pas avoir de belles voitures.* » Lui-même, à l'occasion d'un de ses différents

métiers, a pu s'offrir le plaisir de rouler en belle voiture. Il a été chauffeur d'un patron, lequel lui permettait parfois de la garder plusieurs jours.

4. Conclusion

Si le motif, qui conduit les habitants à garer leur voiture sous leur logement, de manière à pouvoir être à même de la surveiller depuis leur fenêtre, est connu, l'importance de l'acte lui-même mérite d'être soulignée. Et de fait, la voiture sous le logement fait l'objet d'une surveillance continuelle le jour, et aux dires de plusieurs, aussi la nuit. L'insomnie, mise à profit, peut être aussi suscitée par la survenue d'accidents d'autant plus inquiétants ou spectaculaires et donc connus de tous, qu'ils peuvent se porter sur plusieurs véhicules en même temps. La voiture ainsi surveillée, l'est autant pour contrevenir un délit, que l'amende posée par un policier sur une voiture immobilisée trop longtemps sur la voie publique, faute de pouvoir rouler, ou parce que cette voiture a été transformée en remise à outils. L'individu ne pouvant exercer seul la surveillance de son véhicule, compte ainsi sur la présence de son entourage : la famille ou les proches, mais aussi les voisins qu'il ne connaît ou n'apprécie pas forcément et à qui il est reconnu là une existence. L'architecture condamnée pour le motif d'une conception centrée sur le confort des logements, et qui aurait négligé l'espace public environnant, semble finalement appréciée par les usagers. Elle leur permet comme l'entendaient, finalement, les modernes d'investir l'extérieur à partir justement de leur logement. Si ce n'est qu'au motif d'un paysage à mirer par sa fenêtre, les habitants ont ajouté le besoin de surveiller leur propre enfant ou voiture. La nécessité de protéger son propre véhicule conduit à des ententes entre voisins, mais aussi à l'adoption de normes propres à un groupe d'habitants dont il est dit habituellement qu'ils ne partageraient plus les mêmes valeurs. Or si les habitants pratiquent l'auto surveillance prônée par les tenants de la situation préventionnelle, ils ne tiennent pas à faire la police eux-mêmes. La communauté résidentielle n'est plus celle d'hier, l'habitant aujourd'hui ne tend pas forcément à s'impliquer, comme pouvait le faire la personne dont l'autorité était reconnue de tous, dans les quartiers où les relations sociales étaient plus fortes. La vigilance a vocation à prévenir pas à punir un délit, qui du reste, relève d'une justice que l'individu n'est pas tenu de faire soi-même. Aussi le

meilleur moyen, pour se prémunir d'un danger encouru par la voiture, semble donc de se fondre dans une uniformité résidentielle: en bref de cacher son désir d'ostentation en acquérant des voitures supposées ne pas détonner dans la sobriété de quartier, ou en garant les beaux modèles en d'autres lieux, et donc d'adhérer à une éthique résidentielle. Et cette éthique, suscitée par le besoin de ne pas se faire voler, ou parce que l'éthique ouvrière peut encore demeurer, joue véritablement le rôle de barrière. De fait, la barrière est avant tout symbolique, comme en témoigne celle que l'on plante au pied de l'immeuble pour signifier un seuil, ou tenter d'accorder au grand ensemble populaire une distinction. A ce dernier, elle tend à donner une allure de résidence de classe moyenne, à moins qu'elle ne contribue à souligner, dans des quartiers par trop médiatisés et stigmatisés, que le danger, avis de certains habitants, émane de l'intérieur, c'est-à-dire des habitants eux-mêmes.

Conclusion

Cette thèse s'est attachée à décrypter les différents usages d'un espace dont la valeur est sans doute connue des acteurs de la réhabilitation, si l'on en croit les demandes incessantes des habitants pour que soit prise en compte une place pour leur voiture dans les projets, mais cette valeur n'est pas toujours reconnue. Le rejet d'un objet « la voiture », ainsi que la vision restrictive d'un espace à priori dévolu au stationnement, mais qui s'avère accaparé par l'habitant à d'autres fins que celle de garer la voiture, sont pour beaucoup dans cette non reconnaissance. Les représentations d'un quartier dont on oublie qu'il a pu être modelé, lui, comme d'autres parties de la ville, par l'individualisme et la mobilité, peuvent y contribuer également. Et la demande de toujours plus de places de stationnement peut sembler démesurée pour les acteurs travaillant dans l'intérêt de tous. Cependant la voiture, garée au pied de la barre d'habitation HLM et les utilisations diverses du parking tendent à faire de ce dernier un espace à part entière, voire même central, si l'on considère qu'il devient le support de bien des appropriations ; celles du logement, de l'espace public, du quartier.

Un espace à la frontière du privé du public, privatisé par sa fréquentation régulière par quantités d'habitants

Le parking, en prime abord**,** possède ainsi que nous le postulions dans la problématique, les attributs et les qualités d'un seuil : cet espace à la frontière du public et du privé, dont le grand ensemble serait dépourvu**.** La trop grande rupture que le grand ensemble introduirait entre le domaine public et le domaine privé nous semble pouvoir être relativisée à la lumière de l'usage qui est fait aujourd'hui de la voiture et du parking. Le confort moderne, en bref, en accordant à l'individu la possibilité de demeurer calfeutré dans son intérieur, à contrario de ce que dit Beguin, n'a pas supprimé tous les motifs d'investir le dehors pour aller chercher pour se chauffer, comme le faisait l'habitant d'hier, fluides et combustibles logés dans les caves et appentis, autorisant la constitution d'un espace de transition à la frontière du public et du privé, susceptible d'en permettre l'appropriation. Simplement l'appentis d'aujourd'hui n'est plus celui d'hier, et le besoin de se déplacer, dans une ville bel et bien organisée par les flux et la mobilité, contraint l'individu, calfeutré ou non dans son intérieur, à un certain nombre d'allées et venues entre ce dernier et la cellule voiture. L'espace supposé être privatisé par sa fréquentation régulière (Mayol, Remy, Tarrius), l'est ainsi à l'endroit du parking, de manière

quotidienne pour les uns, hebdomadaire pour quasiment tous afin d'assurer un ravitaillement que la plupart des habitants font aujourd'hui moins dans les commerces de proximité que dans les centres commerciaux. Comme le disait Mayol, le fait de croiser les mêmes têtes dans les anciens commerces durant les années 80, contribuait à matérialiser des frontières et, ce faisant, l'existence d'un quartier ; de même, la rencontre régulière du voisin au même titre que la reconnaissance des voitures garées sur le parking à côté de la sienne, toutes identifiées et repérées comme appartenant à tel ou tel propriétaire, marquent le franchissement du domaine de la résidence - moins familier que le dedans, le logement – mais nettement plus privé que le dehors, le quartier- ou la ville peuplée d'inconnus**.** L'espace, ainsi privatisé par sa fréquentation régulière, revêt pour l'habitant qui le piétine ou le traverse, les qualités d'un seuil : il permet le passage progressif entre un intérieur, le logement très privé, et un extérieur très public, la ville, sans lequel l'affrontement brut entre univers très différents est dit source de violence. Le parking fait figure, de sas, à l'instar de la voiture aujourd'hui, ou du café décrit par Coing dans les années 60, fréquenté par les ouvriers à la sortie du travail sur le chemin les menant à la maison ; il assure la transition entre deux mondes ou deux actions, entre vie professionnelle et vie privée. Il offre la possibilité, durant tout le temps que dure sa traversée, de se décharger d'une activité un peu trop prégnante à laquelle l'individu ne tient pas forcément à accorder trop de place dans la maison. Le parking est avant tout un extérieur en lequel on ne se sent pas autorisé à rester longtemps, puisqu'il est surtout dévolu au passant, mais à l'intérieur duquel l'on demeurera d'autant moins longtemps que les chances d'être happé par la diversité des flux le traversant sont nombreuses**.** L'espace fréquenté par les bricoleurs ou par des oisifs curieux, l'est notamment de manière temporaire : nombreux sont ceux à y échouer pour s'adonner à une activité valorisée et valorisante, avant de se rendre au travail où, à contrario, l'activité assumée est déqualifiée et pas toujours des plus stimulantes.

L'espace au pied de la résidence où séjourne la voiture, privatisé par sa fréquentation régulière, l'est en fait par quantité d'habitants. Car si la voiture ne bouge pas toujours beaucoup, faute de pouvoir, comme c'est souvent le cas dans les deux quartiers étudiés, s'autoriser les frais de fonctionnement, elle ne s'inscrit pas moins dans « un quotidien » résidentiel, si l'on s'arrête encore sur l'usage qu'il peut être fait d'un coffre de voiture ou d'un box : nombre d'habitants y stockent des vivres courants : vins, laits, part non périssables des courses. Et à ce titre, l'espace converti en placard de la cuisine, contraint plus d'un à faire des allers-retours entre celui-ci et le logement. La pratique est commune à presque tous, peut être plus le fait de femmes, pas forcément admises dans l'espace à priori masculin qu'est le

parking. Elle l'est aussi de personnes disant éviter le plus possible de fréquenter l'espace public de leur quartier d'habitation, mais pour qui le besoin d'aller chercher régulièrement le vin, le lait dont ils peuvent avoir besoin, est ressenti comme un plaisir : il leur permet de faire un tour… dehors. Et de fait, le besoin d'énergie, pour l'individu (post) moderne plus enclin à demeurer dans sa cellule intérieure – maisonnée ou auto – semble encore pouvoir s'épanouir à l'extérieur, fréquenté d'autant plus par tous, que se soit pour prendre un peu l'air, marcher un peu, y travailler ou s'y retirer, que cet extérieur, investi comme le placard de la cuisine, le salon ou l'atelier de l'homme, se vit dans la continuité du logement, comme un intérieur.

Un seuil distendu par delà le hall d'entrée, ordonné par la nécessité commune de pouvoir garer ou surveiller sa voiture ;

La voiture, rejetée de l'espace qu'on tente aujourd'hui de convertir en seuil, a l'avantage, pour être à même de susciter ce sentiment d'appartenance à un espace commun – la résidence – recherchée aujourd'hui par le fractionnement du grand ensemble en unités de taille réduite, d'être un bien privé, à partir duquel l'individu tendrait à s'impliquer. Ce qui n'est pas le cas des poubelles et aires d'encombrants qu'à l'heure du tout écologique, sur nos deux sites, mais pas seulement, on tend à sortir de l'espace sombre où elles aussi étaient jusqu'à peu reléguées, pour tout à la fois en faciliter la gestion et matérialiser les limites de cette résidence. Ces aires à encombrants et poubelles, critiquées par les habitants lorsqu'elles prennent la place occupée par des voitures, le sont aussi en raison de leur statut par trop public. Ouvertes à tous vents et passants, celles-ci attirent dans le seuil, supposé pour la tranquillité des résidents leur être réservé, des personnes étrangères à l'immeuble qui viennent y chiner. Aussi le sentiment d'insécurité observé dans les quartiers, serait, de l'avis des habitants à imputer à ces aires à encombrants et poubelles et non comme l'estiment Barthélémy, Reynal et Rigaud (1998) à l'impression de désordre que donnerait à voir un stationnement anarchique empêchant le bon fonctionnement de services publics, en particulier la collecte des ordures ménagères. Ces dernières, du reste, qui débordent en raison d'une gestion encore à perfectionner ou à des pratiques de solidarité – l'encombrant mis à côté ou au dessus de la poubelle l'est moins par incivilité que parce qu'il peut servir à d'autres – généreraient selon les habitants bien plus de désordre que le stationnement lui-même, nullement considéré par eux comme anarchique. L'aire de stationnement est de fait très régentée, puisque les habitants, pour être à même de tous se garer là où ils l'entendent, c'est-à-dire sous l'espace limité situé en dessous du

logement, sont contraints de s'organiser. Et ce d'autant plus que le parking pâtit, peut être avant même l'émergence du problème de l'insécurité qui se porte sur la voiture, dans les quartiers comme dans d'autres parties de la ville, de son statut ambigu. Le danger en l'occurrence provient justement du fait que le parking s'inscrit dans un espace public et que comme tel, le manque de places de stationnement se posant pour tous, celui-ci est très souvent convoité par des personnes extérieures à la résidence que les habitants ne souhaitent nullement accueillir, étant donné le manque de places. Faute de barrières qu'ils souhaitent voir installer au niveau des parkings, les habitants s'efforcent de rappeler au voleur de places de voitures, que le parking, en dépit de son inscription dans l'espace public, est privé. L'espace ainsi rendu commun par la désignation de l'étranger, personne extérieure à la résidence, l'est donc d'autant plus qu'il faut sans cesse se battre pour lui dire qu'elle n' « a pas le droit » de s'y garer. La présence de l'intrus susceptible de se garer en bas de chez soi est d'autant plus refusée qu'elle nuit à l'organisation interne du quartier. L'étranger potentiellement « braqueur » de voitures ne peut plus être identifié et repéré dans un espace que tous les résidents s'attachent à surveiller. L'insécurité dont fait l'objet la voiture conduit dans les quartiers à une forme d'implication et une forme de confiance dans son environnement. L'insécurité qui se porte sur la voiture rappelle que l'on peut compter sur la présence des autres : le voisin que l'on sait sempiternellement à surveiller et sa voiture et le parking ainsi que les autres voitures y séjournant, ne serait ce que de manière à repérer l'étranger; les jeunes, dont l'errance, au niveau du hall d'entrée peut participer de la mauvaise image du quartier, mais, à qui, sur le parking, on reconnaît une fonction : celle de surveiller son propre bien privé.

Un espace réputé non sûr, mais où se gare la voiture, instrument d'une mobilité ou d'un travail source de sécurité.

Le parking ainsi continuellement surveillé l'est dans le but de se prémunir autant des infractions portées sur la voiture, que d'un regard policier. Ce dernier est susceptible de verbaliser les voitures mal garées, immobilisées, parfois plus longtemps que ne l'autorisent les règles de stationnement sur la voie où elles stationnent, ou parce que le parking, à l'heure de la rétrocession des espaces communs à la ville est public, et qu'elles roulent peu faute de moyens pour payer les réparations ou l'essence, ou parce qu'on a pas pris en compte l'importance d'un des usages du parking. Le parking, transformé en atelier de bricolage ou de mécanique, abrite donc un certain nombre de voitures en attente de réparation, ou plus

simplement transformées en remises à outils et qui comme telles peuvent être la cible d'une amende, si l'habitant n'intervient pas. Car l'infraction portée sur la voiture, se porte en premier chef sur celle de la personne extérieure au quartier ; l'invité, les clients des commerces, les employés des équipements**,** ceux-là même, qui, étant extérieurs, ont la plus mauvaise image du quartier. Le fait que leurs voitures soient dans les faits très régulièrement visitées conforte l'image négative des quartiers, elle-même alimentée par celle d'un parking et d'une voiture associés dans les représentations à bien des insécurités. Du point de vue de l'habitant, l'insécurité qui se porte sur la voiture de l'invité peut de ce fait participer de la stigmatisation de quartiers. Elle tend à faire du parking un espace de représentation qu'il aimerait voir d'autant plus pris en compte par les acteurs de la réhabilitation que c'est justement là, et autour de la voiture, que se joue l'image des quartiers.

Mais hormis ce fait, le parking est peut-être moins un espace déprécié, qu'un atout susceptible de participer de la qualité du logement et, en conséquence de la valorisation de quartiers également stigmatisés. Car ce dont se préoccupent aujourd'hui les individus, c'est peut-être moins de l'espace public au pied de chez eux que de leur logement, agrandi et prolongé, à l'heure de la motorisation, par une voiture nécessitant une place à l'extérieur pour la garer. Et à ce titre l'ampleur des espaces publics que les acteurs publics s'efforcent de tronçonner et réduire aux moyens de commerces supposés les animer, semble autant si ce n'est plus participer de la mixité de quartiers. Dans une ville où le stationnement est d'une manière générale un bien rare et cher, le fait de pouvoir y loger sa ou ses voitures, constitue un attrait primordial aux yeux des habitants de la classe moyenne que l'on ne sait plus par quel moyen l'attirer ou la retenir à attirer ou retenir. Le parking, associé dans les représentations aux insécurités, est le lieu d'une voiture qui, elle, rend un peu de sécurité. Le véhicule est de fait l'instrument d'une mobilité, qui permet de démultiplier ses territoires d'investissement vers d'autres lieux que le seul quartier d'habitation, et, ce faisant d'être moins soumis au sentiment d'insécurité, concernant en premier chef ceux qui s'y sentent captifs. L'offre de parking, qui participe de l'attractivité des commerces, peut aussi aller dans le sens d'une mixité, en somme sociale, autant qu'urbaine. Elle se présente comme l'une des conditions du maintien des services publics, si l'on considère que les employés sont tout particulièrement sujets à un sentiment d'insécurité en étant représentants d'une institution en prise à des attaques portées sur ses bâtiments ou sur la voiture de l'individu y exerçant. Le parking, est en bref le lieu d'une norme, la voiture, d'autant plus apte donc à prendre place dans le seuil, supposé n'accepter de l'individu que ce qu'en autorise la norme, qu'elle garantit, puisque sa

possession lui est aussi très liée, la possibilité d'un travail. Et cela se lit sur le parking, à partir de sa fréquentation où il peut-être traversé à heures normées ou tout au moins régulières. Ceci, comme nous l'ont dit certains habitants, contribue à en faire un espace un peu rassurant, en rappelant, lorsqu'ils se rendent à leur travail, qu'ils s'inscrivent dans une norme, le travail, qui est encore, celle des quartiers, peut-être fortement marqués par le chômage mais où encore beaucoup travaillent.

Un espace support à l'appropriation du logement et donc de la barre HLM, par le biais d'un travail que l'on fait sur sa parcelle parking

Le bricolage exercé sur la voiture l'est parfois aux fins de la personnaliser ; certains parfois le font avec la volonté de la faire se différencier de celle de leur voisin. La voiture fait parfois l'objet d'ingénieuses transformations : celles-là mêmes que l'habitant en HLM ne peut s'autoriser sur l'habitat, en cela qu'il est collectif – géré et ornementé par un gérant. Certains véhicules, après les transformations réalisées par leur propriétaire ne sont pas sans évoquer celles que le facteur Cheval à pu faire « subir » à sa maison. De fait la voiture est une propriété, le logement, une location. Aussi, si comme nous le postulions dans la problématique, le parking peut s'offrir comme le support d'une identification - non pas indexée à l'immeuble dont tout un chacun cherche à se démarquer en cela qu'il est par trop homogénéïsant et semble englober l'ensemble de ses habitants en un même groupe, mais au logement - c'est avant tout, parce qu'il offre la possibilité de s'adonner au bricolage, qui, lui est un véritable acte d'appropriation. L'individu qui y travaille, œuvre pour lui-même - le bricolage lui permet de manifester son individualité – mais aussi pour son logement : la mécanique exercée sur la parcelle parking vécue comme le prolongement de l'appartement contribue à parcelliser la barre HLM mais d'une autre manière que l'entendent les opérations de résidentialisation. La cellule d'habitation doublée de sa parcelle parking en ressort individualisée un peu à la manière du pavillon, cette forme d'habitat individuel d'autant plus valorisée par les Français qu'elle autorise, par delà l'intérêt de son acquisition, la possibilité de pouvoir disposer en son sein d'un espace à soi. Ce pavillon, en lequel l'individu peut donner libre cours à des activités telles que le bricolage ou le jardinage et qui sont autant de

tâches jamais terminées et sans cesse à recommencer, autant d'actes permettant de faire sien un espace aménagé ou habité précédemment par d'autres, lui apporte ce qui peut aujourd'hui participer du confort du logement c'est à dire suffisamment de place pour permettre ces activités. De même la parcelle parking, vécue comme le prolongement du logement, tend à accorder à son utilisateur la possibilité de bénéficier d'un espace de retrait : à l'heure où la famille aujourd'hui est perçue comme un refuge, mais où l'autonomie en son sein est également souhaitée. Ce confort, l'individu, faute de pouvoir le vivre dans la cellule d'habitation HLM par trop peuplée, de taille trop réduite, le trouve justement, dans l'espace libre et ouvert des trente glorieuses dont l'ampleur pourrait contribuer à participer de l'appréciation d'un logement. L'espace ainsi privatisé par l'individu tendant à le vivre comme s'il était une pièce de l'appartement, parvient en retour à parcelliser l'espace vert ouvert et sans limite. L'individu par son entremise y inscrit une marque de propriété dans ce dernier considéré comme trop public, d'autant que son investissement par l'individu, nous semble aussi contribuer à le rendre moins public si l'on considère que par la marque de propriété qu'il tend à y introduire, il permet de réduire l'emprise de l'espace public. L'investissement par le privé de l'espace public, en bref contribue à parcelliser et la barre HLM et l'espace public environnant.

Une activité à fort pouvoir d'identification et fortement associée à un métier, que l'on tendrait moins aujourd'hui à faire dans l'espace du travail que dans le quartier d'habitation

Ce qui s'y fait en outre, est de nature publique. En effet, l'activité omniprésente dans l'espace, l'est non seulement parce que beaucoup s'y adonnent mais aussi parce qu'elle se montre. Le bricolage , bien qu'interdit dans la résidence, au même titre que les activités illicites exercées à fin de rémunération auxquelles la mécanique semble renvoyer, n'est nullement caché. Car ce qui compte avant tout, dans des quartiers, pour le bricoleur, c'est de se démarquer de l'image de l'errance ou de l'oisiveté condamnée par notre société, fortement associée aux quartiers et parfaitement représentée par la présence des jeunes dont le bricoleur cherche à se distinguer. Et ceci passe par la mise en évidence de ce que le bricoleur ou mécanicien y fait : il travaille. L'individu cherche en somme à amoindrir l'impact de sa présence en se camouflant sous le signe d'une professionnalisation. Le travail, de fait, est une norme propre à faire accepter l'accaparement d'un espace public par une activité privée. Et celle-ci se montre peut- être d'autant plus que l'emploi proposé aux habitants des banlieues dans la sphère du

travail, notamment dans le secteur tertiaire, est lui, véritablement dévalorisé et n'exige aucune qualification. Le travail manuel auquel peut être assimilé mécanique ou bricolage, alors que aujourd'hui l'emploi exigeant technicité et compétence est peu banalisé, peut peut-être beaucoup plus que la voiture jouer le rôle de signe de distinction. Il peut aussi remplir la fonction de point de repère en inscrivant dans l'espace public une activité que deux siècles d'industrialisation ont associée au métier : un métier, que l'on tendrait de moins en moins à faire à l'usine ou dans la sphère du monde légal du travail, source d'emplois qui ne peuvent plus être au cœur de l'identité de soi.

L'activité – le travail d'une manière générale – autrefois valorisée par les milieux populaires qui maintenant ne partageraient plus dans les quartiers les mêmes valeurs – l'est en fait encore. Car si l'on n'est plus ouvrier, on l'est encore par héritage. Et si l'activité nous semble pouvoir inscrire un point de repère, c'est qu'elle se réfère au travail, qui demeure de fait une valeur, plus respectée que les équipements. La preuve en est que si ces derniers font les frais des violences urbaines s'en prenant aux institutions qui aujourd'hui en crise ne remplissent plus le rôle de repère qu'on leur attribuait autrefois, l'outil de travail de ces hommes – qui travaillent en indépendant et au noir –est lui respecté dans les quartiers.

Et ce que tend à signifier l'activité dont une des principales caractéristiques est qu'elle s'exhibe aux habitants d'aujourd'hui, c'est qu'eux mêmes demeurent des valeurs sûres. La famille le milieu demeurent en cela que l'on peut encore compter sur eux : la technicité apprise sur la place de parking d'un père ou d'un voisin de parking du père, peut servir de tremplin à un emploi : que ce soit dans l'industrie automobile qui recrute encore aujourd'hui, dans le domaine des transports, ou plus simplement dans des entreprises qui valorisent, et ce d'autant plus quant l'emploi est déqualifié, la libre initiative : celle là même que l'on apprend, en bas de chez soi, en errant, discutant ou travaillant avec ses pairs ou pères. La famille et le milieu sont aujourd'hui des facteurs qui peuvent permettre un accès à ce même travail dont le but était justement d'émanciper l'individu de sa famille et de son milieu. La famille n'est pas en contradiction avec le besoin d'autonomie de l'individu dès lors qu'on accorde à ce dernier une place à l'extérieur : une place qui lui permet de s'adonner à une activité qu'à l'heure du moindre emploi, l'on peut finalement moins exercer dans le monde du travail que dans l'espace d'habitation.

Le parking comme point de repère

L'espace public en bref, nous semble pouvoir être valorisé par la présence du privé, à plus d'un titre. Le parking est un espace que l'on vit, à la manière du pavillon, comme un intérieur, à l'heure où l'individu, moins porté par les relations de voisinage, aspire à une vie plus centrée sur le logement. Mais cet intérieur s'inscrit à l'extérieur. L'individu qui y travaille en solitaire ou avec les siens jouxte ou côtoie d'autres individus ou groupes. L'activité, comme le dit Loic Wacquant de la boxe, est un sanctuaire : elle concentre donc, et isole. Elle joue, ajouterons nous, en quelque sorte le rôle de barrière. Car à l'instar de cette dernière, elle protège l'homme de son entourage, en même temps qu'elle autorise par un mouvement contraire, son rapprochement. La mécanique, passion de l'homme invite à partages et bavardages entre des personnes qui autrement ne seraient pas toujours enclines à se parler. Le parking en cela est un lieu très public : les individus en présence y sont d'obédiences diverses, parce que le travail, est l'un des rares espaces de contact entre gens différents, mais aussi parce que l'espace lui-même est très passant. Il attire à lui ceux pour qui le parking joue un peu la fonction d'espace de transition entre le domaine très public qu'est la ville et le logement, ceux venant y déposer leur véhicule en rentrant du travail et s'accordent une halte en rendant visite au bricoleurs qu'ils connaissent ; ceux qui, désireux de sortir de chez eux, se saisissent de l'alibi pour aller rejoindre les autres mécaniciens, mais dont le but est moins d'œuvrer que discuter. Car le travail est une norme qui tend à réguler le mode de présence dans l'espace public. Il confère à l'adulte qui peut aussi aimer errer une légitimé en des lieux où l'oisiveté est rejetée. Le travail attire en somme le travailleur au nombre duquel on peut compter un commerçant ambulant. Ce dernier, dont la viabilité du commerce tient justement à sa mobilité, son aptitude à pouvoir sillonner non pas un seul mais plusieurs quartiers, voit dans la présence du bricoleur ou du mécanicien, susceptible d'avoir besoin de se désaltérer ou de se restaurer compte tenu du temps passé à travailler, l'opportunité d'un client. Les commerçants ambulants, nombreux en somme à s'arrêter sur les parkings, tirent également parti de cet espace à la frontière de deux autres espaces – le domicile et l'espace public environnant. Le parking, qui constitue le point le plus périphérique de la résidence, lui permet de servir mais aussi de faire se croiser deux types de clients : les habitants ; les personnes extérieures à la résidence, telles que, dans le cas de nos sites, les étudiants de l'université limitrophe au quartier du palais à Créteil, les résidents d'un ensemble d'habitation voisin, les

policiers. L'absence de commerces de proximité concerne, de fait autant les habitants que les personnes travaillant dans les quartiers.

En bref, le parking nous semble véritablement remplir le rôle de point de repère, ou de centralité conférés aux commerces de proximité ou au café qu'aujourd'hui, du reste, ceux-ci semblent moins avoir. Car la motorisation réduit la fréquentation des premiers ; les cafés, pour leur part sont aujourd'hui un peu désaffectés en raison de l'évolution des sociabilités tendant à favoriser la rencontre dans le chez soi, en raison du moindre emploi, et parce que leur fréquentation liée à la consommation d'alcool était auparavant acceptée à condition d'avoir préalablement travaillé. Et le parking paraît jouer un rôle de point de repère depuis très loin à la ronde, si l'on s'arrête parmi les bricoleurs sur des anciens habitants ne résidant plus sur les lieux mais que l'on trouve à travailler ou à faire sembler de travailler avec leurs anciens voisins. Le parking en somme fait office d'espace public, pour cet ancien habitant qui est parvenu à accéder à un plus grand logement, que ce soit pour les uns le pavillon, pour les autres un appartement dans une cité HLM : il est le lieu d'une sociabilité qu'ils ne trouvent pas dans leur nouveau quartier. Le parking, en somme, autorise également l'ancien résident à annexer à son nouvel appartement son ancien espace public. Le parking, bel et bien ancré dans la vie des habitants, l'est aussi dans l'espace de la cité. La pratique très ancienne de mécaniciens y travaillant depuis plus de trente ans ou de jeunes pour qui le parking squatté dès le plus jeune âge, encore chéri lorsqu'il n'y séjourne plus car il relève du souvenir d'enfance, est aussi propre à inscrire de la mémoire aux lieux. En bref cette mémoire, que le grand ensemble n'aurait pas, en raison de l'absence de rues animées de commerces supposées l'insuffler, le parking, cette pièce informe et neutre, l'autorise.

L'espace public en somme nous semble devoir être lu à la lumière d'un quartier, dont la forme a pu évoluer à l'heure où la motorisation permet d'étendre les frontières des territoires d'investissement, que se soit hors du logement ou du quartier, et d'un mode de vie marqué tout à la fois par l'individualisme et le repli entre soi. Le parking a le mérite d'autoriser, ce que d'autres équipements tels que par exemple la bibliothèque fournissent dans les quartiers, à savoir la possibilité s'isoler de sa famille ou de son voisin, tout en offrant l'opportunité de demeurer encore au milieu d'eux. Ce voisinage proche (famille, voisins), les habitants, à défaut de toujours les apprécier, peuvent ne pas en souhaiter l'absence. Les habitants ne sont plus ces personnes fraîchement arrivées de leur campagne qui peuplaient les grands ensembles d'hier. Ils sont aujourd'hui des urbains et apprécient en leur sein, ce que n'autorise

pas toujours, lorsqu'il est isolé, le pavillon : à savoir la proximité d'un étranger, qui dans le quartier d'aujourd'hui peut être un voisin. Ceci permet de relativiser la vision habituelle d'un grand ensemble forcément dévalorisé au regard du rêve du logement que serait toujours le pavillon.

Ainsi, les entretiens auprès de ces utilisateurs des parkings, l'observation de la vie quotidienne qui s'y joue, de l'activité qui s'y déploie, des mouvements de flux et reflux, des allées et venues de populations diversifiées qui se croisent, échangent, et créent cette mixité tant désirée, ont conduit à envisager ces lieux comme porteurs d'une richesse humaine sous-estimée. Il nous parait important que cette richesse soit prise en compte à plusieurs niveaux.

Tout d'abord une réflexion approfondie sur le lieu de stationnement des voitures doit être menée lors des études sur la réhabilitation des grands ensembles alors que la tentation est grande d'enfouir voitures et parkings dans les tréfonds d'un sous-sol sans autre analyse. Peut-être le désir des habitants de conserver en surface, à l'extérieur, aux yeux de tous, sur le parvis de la barre HLM, les voitures garées, est à prendre en considération ; il n'est pas contraire aux objectifs de requalification des cités si l'on considère en plus des observations précédentes le travail qui s'y fait et sa valorisation.

D'autre part les activités annexes qui s'y tiennent doivent conduire à une réflexion sur l'emploi en général, ses rapports avec les lieux de résidence et ses liens avec les activités parallèles. Le problème de la légalité demeure à élucider ou à étudier : les espaces interstitiels selon Roulleau Berger ne sont nullement concurrents mais complémentaires. Selon Tarrius, le marché au noir s'alimente du désordre des économies officielles. En bref, si l'activité prospère, c'est qu'elle trouve un marché inassouvi dans le formel : dans le cadre des activités ici étudiées, un besoin de réparation à moindre coût que n'offre pas le garagiste. Il montre également que l'activité peut conduire à des emplois sur le marché légal du travail, l'entreprise menée au noir peut se légaliser secondairement (Tarrius), ce que nous avons également pu voir dans nos quartiers. Ajoutons que l'activité, dont la frontière entre plaisir et nécessité n'est pas tranchée, oscille selon les saisons, le beau temps, mais aussi le taux chômage : si l'on en croit quelques cas (l'activité en elle même n'était pas notre objet d'étude), les bricoleurs seraient moins présents sur le parking quand ils ont trouvé du travail. Ainsi l'activité dont l'importance montre qu'elle n'est plus interstitielle au même titre que les activités au noir étudiées par Péraldi (1996) à Marseille, doit aussi être considérée à la lumière des débats qui se posent autour de l'emploi.

Bibliographie

Bibliographie

ACHACHE Gilles, 1997, « Sondage : Enfants, parents, éducateurs devant l'avenir du travail », *in* MONTELH Bernard, *C'est quoi le travail ? Quelles valeurs transmettre à nos enfants* ? Editions Autrement, n°174, pp. 20-51.

AGGOUN Atmane, 2001, « Voisins en France et au Maghreb, Bruit des retrouvailles et silence domestique », *Les Annales de la recherche urbaine*, n °90 septembre, pp. 103-108.

ALLEN Barbara, BONETTI Michel, 1998, *Diversité des modes d'habiter et appréciation de la gestion dans neuf quartiers d'habitat socia*l, rapport du CSTB, Observatoire d'analyse des dynamiques résidentielles.

ALPHANDERY Pierre, BERGUES Martine, 2004, « Territoires en questions. Pratiques des lieux, usages d'un mot ». *Ethnologie française,* Janv-mars, Tome XXXIV, pp. 5-12.

ALTHABE Gérard, 1980, «Eléments pour une analyse des relations interpersonnelles dans l'espace commun d'immeubles HLM (Bellevue-Nantes) », *in Vie quotidienne*, Actes du colloque de Montpellier, février 1978, supplément aux *Annales de la Recherche urbaine.*

ALTHABE Gérard, 1984, *Urbanisme et réhabilitation symbolique*, Antropos.

AMOSSE Thomas, 2001, « Recensement de la population de 1999. L'espace des métiers de 1990 à 1999 », *INSEE PREMIERE*, n°790, Juillet.

AMRANI Younes, BEAUD Stéphane, 2004, *Pays de malheur. Un jeune de cité écrit à un sociologue*. Editions de la Découverte.

ANDRIEUX Jean-Yves, SEITZ Frédéric, 1998, *Pratiques architecturales et enjeux politiques. France 1945-1995*, Picard.

ANSART Pierre, 1990, *Les sociologies contemporaines*, Editions du Seuil.

ARENDT Hannah, 1961, *La Condition de l'homme moderne*, Calmann-Lévy, (1ère édition, 1959)

ARBONVILLE Denise, BONVALET Catherine, 1999, « La propriété d'après l'enquête Logement de 1992 », *in* BONNIN Philippe, VILLANOVA de Roselyne, (dir.), *D'une maison à l'autre. Parcours et mobilités résidentielles*, Créaphis, pp. 45-64.

ARIES Philippe, DUBY Georges, 1985, rééd 1999, *Histoire de la vie privée*, tome V, Seuil.

ASCHER François, 2000, « Postface », in BONNET Michel, DESJEUX Dominique (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, pp. 201-214.

ASCHER François, GODARD Francis, 1999,« Vers une troisième solidarité », *Esprit*, n°11, nov, pp. 168-189.

ASCHER François, 2000, *La société hypermoderne ou Ces évènements nous dépassent nous feignons d'en être les organisateurs,* Editions de l'Aube.

AUBUSSON DE CAVARLAY Bruno, 1998, « Statistiques », *in* LAZERGES Christine, BALDUYCK Jean-Pierre, *Réponse à la délinquance des mineurs*. Mission interministérielle sur la prévention et le traitement de la délinquance des mineurs. La Documentation française.

AUGE Marc, 1992, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Seuil.

AVENEL Cyprien, 2004, *Sociologie des quartiers sensibles*, Armand Colin.

BACHELARD Gaston, 1957, *La poétique de l'espace*, Presses Universitaires de France.

BACQUE Marie Hélène, SINTOMER Yves, 2001, « Affiliations et désaffiliations en banlieue, Réflexions à partir des exemples de Saint-Denis et d'Aubervilliers », *Revue française de sociologie*, 42-2, pp. 217-249.

BACQUE Marie-Hélène, SINTOMER Yves, 1999, « L'espace public dans les quartiers populaires d'habitat social » , *in* NEVEU Catherine, (dir.) *Espace public et engagement politique. Enjeux et logiques de la citoyenneté locale,* L'harmattan, pp. 115-147.

BARBE Noël, LATOUCHE Serge, 2004, *Economies choisies* ? Editions de la Maison des sciences de l'homme, Paris, Mission à l'Ethnologie, Collection Ethnologie de la France, cahier 20.

BARBEY Gilles, 1993, « Essai sur le « Zeitgeist » architectural des années 1960 », *Werk, Bauen+Wohnen*, n°11, pp. 41-44.

BARBEY Gilles, 1998, *L'évasion domestique. Essai sur les relations d'affectivité au logis*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

BARTHELEMY Jean-Roland, REYNAL Gilles, RIGAUD Margueritte, 1998, *Vers une économie locale du stationnement résidentiel*, PUCA, Plan Urbanisme, Construction Architecture.

BARTHES Roland, 1957, *Mythologies*, Editions du Seuil.

BEAUD Stéphane, PIALOUX Michel, 1999, *Retour sur la condition ouvrière*, Paris, Fayard.

BEAUD Stéphane, WEBER Florence, 1991, *Guide de l'enquête de terrain*, Editions de la Découverte.

BECK Ulrich, 2001, *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité*. Alto Aubier.

BECK Willis, 1995, *Crime and Security* : *Managing the Risk to Safe Shopping*, Leicester, Perpetuity Press.

BECKER Howard, 1985, *Outsider*. *Etudes de sociologie de la déviance*. Métailié (1ère édition.1963).

BECKOUCHE Pierre, VELTZ Pierre, 1986, *L'industrie automobile et le territoire français*, rapport de recherche pour la Caisse des Dépôts et Consignations, Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés.

BEGAG Azouz 1993 -"Entre "rouiller" et "s'arracher", réapprendre à flâner", *Annales de la Recherche Urbaine*, mars, n°59-60, pp. 180-187.

BEGOUT Bruce, 2003, *Lieu commun*, Editions Allia.

BEGOUT Bruce, 2004, *L'éblouissement des bords de route*, Editions verticales.

BEGUIN François, 1997, "Vagues, vides, verts", *Le Visiteur* n° 3, pp. 56-69.

BELLANGER François, MARZOFF Bruno, 1996, *Transit*, *Les lieux et le temps de la mobilité*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube.

BELLI-RIZ Pierre, 2001 (a), « Entre public et privé », *in* FRENAIS, Jacques, (dir.), 2001, *Le stationnement résidentiel*, PUCA, Plan Urbanisme Construction Architecture, Collection Recherches n°130, pp 29-45.

BELLI-RIZ Pierre, 2001 (b), « L'accessibilité urbaine et le stationnement automobile », *in Villes en parallèle*, n°32-33-34, décembre, pp. 135-145.

BELLI-RIZ Pierre, LOUIS Laurent, BONILLA Mario**,** 1997 « L'automobile dans l'espace résidentiel moderne. Analyses comparées et méthodes de projet en région Rhône-Alpes », *in* PICON-LEFEBVRE Virginie, *Les espaces publics modernes*, pp. 57-75.

BERDOULAY Vincent, DA COSTA GOMES, Paulo, LOLIVE Jacques (dir.), 2004, *L'espace public l'épreuve.Régressions et émergences*, Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine.

BERNAND Carmen (dir), 1997, *Ségrégations. Exclusions, Solitudes urbaines*, Plan Construction.

BERTRAND Anne-Marie, 2002, « Une fièvre constructive », *Bibliothèques, espaces et usages*, *Les Dossiers de demain*, Agence d'urbanisme de la région grenobloise, pp. 6-7.

BERTRAND Anne-Marie, 2000, « La modernisation des bibliothèques municipales : incitations nationales, décisions locales », *in* POIRIER, Philippe, RIOUX, Jean-Pierre, *Affaires culturelles et Territoires*, Comité d'Histoire du ministère de la culture, La Documentation Française, pp. 131-143.

BIZON Jean-Michel, BROUDIC, J.Y., 1990, "Les espaces annexes dans l'habitat social collectif", *Les extérieurs du logement*, Plan Construction Architecture (PCA).

BLAKELY J. , SNYDER M., 1995, *Fortress America : Gated and Walled Communities in the United States*, Lincoln Institut Production.

BLANCHET Alain, GOTMAN, Anne, 1992, *L'enquête et ses méthodes*, Nathan.

BLONDIN Erik, 2002, *Journal d'un gardien de la paix*, La fabrique éditions.

BODIER Marceline, 1996, « La voiture, une habitude qui se prend jeune », *Insee Première*, n°474, juillet.

BODY-GENDROT Sophie, 1998, *Les villes faces à l'insécurité. Des ghettos américains aux banlieues françaises*, Bayard.

BOILLEAU Jean-Luc, *Conflit et lien social. La rivalité contre la domination*. Editions de la Découverte / MAUSS, coll. Recherche. Série Bibliothèque du MAUSS.

BOISSONADE Jérôme, 2001, « Pratiques d'agrégations juvéniles et dynamiques du proche », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°90, septembre, pp 173-181.

BOISSONNADE Jérôme, 1999, « Paysages publics, balades dans le centre-ville de Bobigny », *in Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 85, pp. 44-45.

BON François, 1996, *Parking*, roman, Les éditions de Minuit.

BONNET, Michel, DESJEUX Dominique (dir.), 2000, *Les territoires de la mobilité*, PUF, Sciences sociales et sociétés.

BONNETTE-LUCAT, Claude, 1999, « Le bricolage, d'une résidence à l'autre », *in* BONNIN Philippe, VILLANOVA de Roselyne (dir.), *D'une maison à l'autre. Parcours et mobilités résidentielles*, Editions Créaphis, pp119-137.

BONNIN Philippe, 2000, « Dispositifs et rituels du seuil, une topologie sociale. Détour japonais, *Communications*, n°70.

BONNIN Philippe, 1999, « La domus éclatée, *in* BONNIN Philippe, VILLANOVA de Roselyne (dir.), *D'une maison à l'autre. Parcours et mobilités résidentielles*, Editions Créaphis, pp. 19-43.

BONNIN Philippe, VILLANOVA de Roselyne (dir.), 1999, *D'une maison à l'autre. Parcours et mobilités résidentielles*, Editions Créaphis, pp119-137.

BONVALET Catherine, ARBONVILLE Denise, 2003, « Evolution de la famille et des modes d'habiter depuis les années 50 », in SEGAUG Marion, BRUN Jacques, DRIANT Jean-Claude, *Dictionnaire de l'habitat et du logement*, Armand Colin, pp.157-161.

BORDREUIL Jean-Samuel, 2002, « Plan de Campagne : la ville résurgente », *in* DUBOIS TAINE Geneviève, *La ville émergente. Résultats de recherches*. PUCA, Plan Urbanisme Construction Architecture, pp. 69-85.

BORDREUIL Jean-Samuel, 2000, « Micro-sociabilité et mobilités dans la ville », in BONNET Michel, DESJEUX Dominique (dir.), *Les territoires de la mobilité*, PUF, pp.109-125.

BORDREUIL Jean-Samuel, 1997, «Les gens des cités n'ont rien d'exceptionnel », COLLECTIF, *En marge de la ville, au cœur de la société. Ces quartiers dont on parle*. pp. 231-251, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube.

BORDREUIL Jean-Samuel, 1997,« Insociables mobilités », *in* Alain OBADIA (dir.), *Entreprendre la ville, Nouvelles temporalités-nouveaux services*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube, pp.215-227.

BORDREUIL Jean-Samuel, « Identités et espaces publics », *nd*., *Espace et communication* I.

BOUGAREL Xavier, DIALLO Philippe 1991, « Les travailleurs musulmans à Renault Billancourt : le repli », *Revue européenne des migrations internationales*, vol 7 n°3, pp.77-89.

INSTITUT POUR LA VILLE ET LE MOUVEMENT (dir.), 2003, *Bouge l'architecture*, *Villes et mobilités*.

BOUILLON Florence, 2000, « Des escales dans la nuit : les snacks égyptiens à Marseille », *Les annales de la recherche urbaine* n°87, pp.43-51

BOURDIEU Pierre, 1994**,** *Raisons pratiques*, Editions du Seuil.

BOURDIEU Pierre, 1994, « Effets de lieux » *in La misère du monde,* BOURDIEU Pierre (dir.), Editions du Seuil, pp. 159-167.

BRES Antoine, MARIOLLE Béatrice, 1992, *L'habitant motorisé,* Plan Construction et Architecture, Paris.

BROMBERGER Christian, 1998, *Passions ordinaires. Du match de foot au concours de dictée*, Bayard.

BROMLEY Rosemary, COLIN Thomas, 1997, « Vehicule Crime in the City Centre. Planning for secure Parkings », *Town planning review TPR*, volume 68, n° 2, pp. 257-276.

BROSSE C, (1999), *La répartition du travail domestique entre conjoints reste très largement spécialisée et inégale, France, portrait social*, INSEE PREMIERE.

BUFFET Laurence, (dir.) SINGLY François, 2002, «*Les modalités de l'appropriation de l'espace urbain par les membres de la famille dans les quartiers défavorisés*. », rapport de recherche PUCA, Plan urbanisme Construction et Architecture, Ministère de l'urbanisme des transports et du logement.

BUI TRONG Lucienne, 2000, *Violences urbaines : des vérités qui dérangent*, Bayard.

BURGEL Guy, HERROU Michel, 2001, « Avant propos », *in*, BURGEL, Guy, HERROU Michel (dir), 2001, *La ville aujourd'hui entre public et privé, Villes en parallèles,* n° 32-35, pp. 11-17.

CASTEL Robert, HAROCHE Claudine, 2001, *Propriété privée, propriété sociale, propriété de soi, Entretiens sur la construction de l'individu moderne*, Fayard.

CASTEL Robert, 1995, *Les métamorphoses de la question sociale*, Fayard.

CERTEAU (de) Michel, 1980, *L'invention du quotidien,* tome 1, *Arts de faire,* Gallimard.

CHAMBOREDON JC., LEMAIRE M., 1970 « Proximité spatiale et distance sociale : les grands ensembles et leur peuplement », *Revue française de sociologie*, vol XI, pp.3-33.

CHAMPAGNE Patrick, 1991, « La construction médiatique des « malaises sociaux », *in Actes de la recherche en science sociale*, n°90, pp.64-75.

CHAUVEL Louis, 2006, « Les nouvelles générations devant la panne prolongée de l'ascenseur social », *Revue de l'OFCE*, Janvier.

CHELKOFF Grégoire, THIBAUD Jean-Paul, 1993, "L'espace public, modes sensibles. Le regard sur la ville", *Annales de la Recherche Urbaine*, n°57-58, déc-mars,, pp. 7-16.

CHEVALLIER Maurice, 2002, *L'usage et l'accès à l'automobile : une liberté sous contrainte pour les personnes et ménages à faibles ressources dans les agglomérations de Grenoble et Lyon,* rapport pour le Plan Urbanisme Construction Architecture / Predit.

CLAUDE Vivianne, 2001, *Fêtes urbaines à Strasbourg, le passage à l'an 2001*, rapport de recherche, Ministère de la recherche.

CLAVEL Sylvie, 2002, *Sociologie de l'urbain*, éditions Economica.

COING Henri, 1966, *Rénovation urbaine et changement social*, Les éditions ouvrières.

COLBOC Emmanuelle, WINTER Frédéric, 2000, « Entretien avec Emmanuelle Colboc », réalisé par Frédéric Winter, *in Quelles nouvelles formes architecturales et urbaines pour les grands ensembles* ?, Dossier du CDU, Direction générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction.

COLEMAN Alice, 1985, *Utopia on Trial : Vision and Reality in Planning Housing*, London, HILARAY Shipman.

COLLECTIF, 1997, *En marge de la ville, au cœur de la société, ces quartiers dont on parle*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube.

COMMUNAUTE URBAINE DE LYON, AGENCE D'URBANISME, 2000, *Espaces extérieurs et usages des habitants dans les ensembles d'habitat social de l'agglomération Lyonnaise. Une tentative d'évaluation de dix quartiers des espaces extérieurs réaménagés*.

CORCUFF Philippe, 1995, *Les nouvelles sociologies*, Nathan.

COUDROY-DE-LILLE Laurent, FOURNIE Anne, KOENIG Grégoire, LEFRANCOIS Dominique, 2004, *Créteil Ville Nouvelle ? Une histoire contemporaine de l'urbanisation de Créteil,* Vie Urbaine, Institut d'Urbanisme de Paris, Université de Paris XII Val-de-Marne, Créteil-Habitat Ville de Créteil.

COUTARD Olivier, Dupuy Gabriel, FOL Sylvie, « La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile, *in Espaces et sociétés,* n°108-109, pp. 155-175

COUTRAS Jacqueline, 1993, « La mobilité des femmes au quotidien, un enjeu des rapports sociaux de sexe, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60, février, pp.162-170.

DAGOGNET François, 1997, *Des détritus, des déchets, de l'abject ; une philosophie écologiqu*e. Les empêcheurs de tourner en rond.

DANSEREAU Francine, GERMAIN, Annick, 2002, « Fin ou renaissance des quartiers ? Les significations des territoires de la proximité dans une ville pluriethnique », *Espaces et sociétés,* n°108-109, n°1-2, 2002.

DARBERA Richard, 2004, « Les droits négociables sont-ils une alternative au stationnement payant » ?, in *Réseaux, institutions et territoires dans le texte*, Sélection de textes (articles, communications) publié par le LATTS, Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés.

DARD Philippe, 2002, « Contrôler ou communiquer. Débat sur la co-veillance et ses usages », *Les Cahiers de la sécurité intérieure,* 1er trimestre, pp. 31-47.

DAVIS Mike, 1997, *City of Quartz, Los Angeles, capitale du futur*, La découverte.

DEBORDEAUX Danièle, GODARD Francis, QUERRIEN Anne, 1997, « Avant-propos », in COLLECTIF, *En marge de la ville, au cœur de la société. Ces quartiers dont on parle*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube, pp. 5-10.

DEBRAY Régis, GUILLAUME Marc (coordonnés par), *Automobiles, Les cahiers de médiologie.* Gallimard*, n°12, 2001.*

DELEGATION *INTERMINISTERIELLE* A LA VILLE DIV), CONSEIL NATIONAL DES VILLES (CNV), 1994, *L'économie de la drogue*.

DESSUET Annie, 2001, « Du travail domestique dans l'espace public ? » *in Villes en parallèle* n°32-35, pp. 295-303.

DEZES M.-G. , HAUMONT A., HAUMONT N., RAYMOND H. , 2001, *Les pavillonnaires,* L'Harmattan*,* (1ère édition 1966)**.**

DJEFA Sabrina, EUGÈNE Sonia, 2004, « Etre propriétaire de sa maison. Un rêve largement partagé, quelques risques pressentis », *Consommation et modes de vie*, septembre, n°177, CREDOC.

DONZELOT Jacques, 2006, *Quand la ville se défait. Quelle politique face à la crise des banlieues ?*, Seuil, La couleur des idées.

DONZELOT Jacques, 2004, « La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification », *in Esprit*, mars.

DONZELOT Jacques, 1999, « La nouvelle question urbaine », *Espri*t, novembre, pp. 87-114.

DOUGLAS Mary, 1981, *De la souillure*, Maspero.

DUBECHOT P, 1998, *Comprendre des insertions professionnelles " réussies* ", rapport d'étude du Crédoc.

DUBET François, 1997, « Comment nommer « les classes populaires », COLLECTIF, *En marge des villes, au cœur de la société : ces quartiers dont on parle*, Editions de l'Aube, La Tour-d'Aigues, pp.39-66.

DUBET François, LAPEYRONNIE, Didier, 1992, *Les quartiers d'Exil*, Seuil.

DUBET François, 1992, *La galère : jeunes en survie*, Fayard.

DUBOIS Nicolas, MOCH Annie, 2001, « L'automobile un autre chez soi », *Villes en parallèle* n°32-35, pp.185-192.

DUBOIS-TAINE, Geneviève, 2002, « L'appel d'offre ville émergente, éléments de synthèse, *in* DUBOIS-TAINE, Geneviève (dir.), *La ville émergeante*, *Résultats de recherche*, PUCA, Plan Urbanisme, Construction, Architecture.

DUBOST Françoise (2000), « Les agréments d'entrée », *Communications*, n° 70.

DUCHESNE, Sophie, PLATONE François, HAEGEL, Florence, REY François, 1997, « Diversité des attitudes politiques dans une cité de banlieue », Collectif, *En marge des villes, au cœur de la société : ces quartiers dont on parle*, Editions de l'Aube, La Tour-d'Aigues, pp.113-165.

DUFAU Pierre, 1989, *Un architecte qui voulait être architecte*, Londreys.

DUFAUX Frédéric, FOURCAUT Annie, SKOUTELSKY Rémy, 2003, *Faire l'histoire des grands ensembles. Bibliographie 1950-1980*, Lyon, ENS Editions.

DUPUY Gabriel et coll, 2001, *Les pauvres entre dépendance automobile et assignation territoriale : Comparaison France / Royaume-Unis*, Université ParisX-Nanterre (GAAT), Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (LATTS), Université de Manchester (Graduate School of Social Science), rapport pour le Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement.

DUPUY Gabriel, 2000, « Automobilités: quelles relations à l'espace ?», *in* BONNET Michel, DESJEUX Dominique (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, pp. 35-51.

DUPUY Gabriel, 2000, *L'automobile et son monde*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube.

DUPUY Gabriel, 1999, L*a dépendance automobile, symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Anthropos.

DUPUY Gabriel, 1995, *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos,

DUPUY Gabriel, 1991, « S'habituer à des étudiants motorisés ; universités-parkings », *Urbanisme*, n° 250, septembre.

DUSSUET Annie, 2001, « Du travail domestique dans l'espace public ? » *Villes en parallèle* n°32-34, pp. 295-302

EHRENBERG Alain, 1995, *L'individu incertain*, Paris Calman Levy.

ELEB Monique, VIOLEAU Jean-Louis, 2000*, Entre voisins. Dispositif architectural et mixité sociale*, Les Editions de l'Epure.

ELIAS Norbert, SCOTSON John. L, 1997, *Logiques de l'exclusion*, Fayard (édition anglaise, 1965 et 1994).

ESTERLE-HEDIBEL Maryse, 1996, « Virées, incendies et vols de voitures dans les bandes des milieux populaires », *Déviance et société*, vol 20, n°2, pp.119-139.

FARGE, Arlette 1981, *Le goût de l'archive,* Editions du Seuil.

FAVRE Florent, 2001, « Les transports des métiers et des hommes », *Le travail, l'emploi et la formation dans les transports*, Dossiers thématiques des notes de synthèse du SES, chiffres et analyses, Direction des Affaires économiques et internationales, Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement.

FIACRE Patricia, 1995, *Le vol à la roulotte et les vols d'accessoires sur les véhicules immatriculés* ; rapport réalisé pour l' IHESI, Institut des Hautes Etudes de la Sécurité Intérieure.

FINANCE Josette, DELSERIEYS Catherine, AUCLAIR, Michel, 1994, « Le marché forain, lieu d'animation urbaine et complément de l'offre commerciale », *Les Cahiers du CRDSU*, n°5, décembre, p. 27.

FLAMAND Jean-Paul, 1989, *Loger le peuple, essai sur l'histoire du logement social*, La Découverte.

FONTAINE Pierre, 1980, « L'industrie automobile en France », *Notes et Etudes documentaires* n° 4583, 4584, septembre.

FOUCAULT Michel, 1984, « Des espaces autres". Dits et écrits, Berlin lectures », *AMC, Architecture, Mouvement Continuité,* n° 5, octobre, pp.46-57.

FOUCAULT Michel, 1975, *Surveiller et punir, naissance de la prison*, Gallimard.

FOURNIER Emmanuel, 2003, « La fin des sociabilités ouvrières », *Sciences Humaines* n°140, juillet.

FOURNIER Pierre-Alain, 1984**,** « La bibliothèque municipale, la lecture proche de chez vous », *Communes Modernes*, n°264-265, novembre-décembre, pp. 15-21.

FRENAIS Jacques (dir.), 2001, *Le stationnement résidentiel*, PUCA, Plan Urbanisme Construction Architecture, PUCA, Collection Recherches n°130.

FROMENT Pascale, 1998, "Travail au noir et artisanat productif dans le centre historique de Naples", *Espaces et Société*, juin.

FROUD Julie, HASLAM Colin, JODAL Sukhdev, JULLIEN Bernard, WILLIAMS Karel, 2000, « Les dépendances de motorisation comme facteurs d'accélération des inégalités et comme frein au développement des entreprises automobiles : une comparaison franco-française », in BOST François, DUPUY Gabriel (dir.), *L'automobile et son monde*, La Tour-d'Aigues, éditions de l'Aube.

FURSTENBERG Frank, 1971, *Public Reaction to Crime in the Streets*, American Scolar, 40.

GALLEZ Caroline, ORFEUIL Jean-Pierre, POLACCHINI Annarita (1997), « L'évolution de la mobilité quotidienne. Croissance ou réduction des disparités », *Recherche transport sécurité* n°56, p 27-41.

GENESTRIER, Philippe, 1994, "Mode de vie normal et normalisation de l'espace. Les référents et les postulats de la politique de la ville", *Espaces et sociétés*, n°73, pp.31-49.

GIRARD René, 1982. *Le bouc émissaire*, Grasset et Fasquelle.

GIRAUDEL Catherine, 1989, « La gestion des grands ensembles, la logique et le droit », *Etudes foncières*, n° 45 décembre.

GODEFROY Thierry, 1999, « Economie parallèle ou métissée ? Exemples d'activités hybrides », *in* BESSEIRE, JM (dir.), *Crimes et cultures*, pp.159-174, L'Harmattan.

GODEFROY Thierry, 1999, « Les activités informelles entre trafic et entraide. L'exemple de l'automobile*,* in SERVET JM (dir.), *Exclusion et liens financiers*, pp. 337-344, Economica.

GOFFMAN Erving, 1973*, La mise en scène de la vie quotidienne, Les relations en public*, Eidtions de Minuit.

GOURDON Jean-Louis, 2001, *La rue, essai sur l'économie de la forme urbaine*, éditions de l'Aube.

GRANOVETTER M, 2000, *Le marché autrement.* Desclée de Brouwer, (1er édition anglaise, 1973).

GROUX Guy, LEVY Catherine, 1994, « L'accès la propriété », *in* RETIÈRE Jean-Noël, SCHWARTZ Olivier (dir.), *Où en est la classe ouvrière ? Problèmes politiques et sociaux, dossiers d'actualité mondiale*, n°727, 6 mai, pp.47-49.

GRUET Stéphane, 1997 « Vers un non-lieu, pour une critique philosophique de la pensée corbuséenne », in YOUNES Chris, MANGEMATIN Michel (dir.), *Lieux contemporains*, Descartes & Cie, pp 29-51.

GUIDEZ J-M**,**« Pratiques de mobilité quotidienne et quartiers DSQ : des chiffres ? » *Certu, Déplacements et liens sociaux* », pp 107-112.

GUILLY Christophe, NOYE Christophe, 2004, *Atlas des nouvelles fractures sociales en France : les classes moyennes paupérisées*, Paris, Editions Autrement.

HABERMAS Jürgen, 1978*, L'espace public. Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise,* Paris*,* Payot, (édition allemande 1962).

HAEGEL Florence, LEVY, Jacques, 1998, « Une lecture spatiale des identités », *in L'urbain dans tous ses états. Faire, vivre, dire la ville*, Paris, L'Harmattan, pp.203-212.

HALITIM Nadine, *La vie des objets*, 1996, L'Harmattan.

HATZFELD, Marc, HATZFELD, Hélène, RINGART Nadja, 1998, *Quand la marge est créatrice. Les interstices urbains initiateurs d'emploi*, Editions de l'Aube, La Tour-d'Aigues.

HATZFELD, Marc, HATZFELD, Hélène, RINGART Nadja, 1997, « La ville retravaille la question de l'emploi au travers de ses interstices", *Les Annales de la Recherche Urbaine* n° 76, pp. 11-19.

HAUMONT Antoine, 2006, *Habitat et vie urbaine*. *Un programme de recherche sur le changement*, PUCA, Plan urbanisme, construction architecture, collection Recherches.

HAUMONT Bernard, MOREL Alain (dir.), 2004, *La société des voisins*, Editions de la Maison des sciences de l'homme.

HERAN François, 2004, « Cinq idées reçues sur l'immigration », *Population et Société*s, n°397, janvier, 2-7.

HERAT Arlette, LEFEBVRE Bénédicte, SADOKH Corinne, 2004*, L'espace public en villes nouvelles, Evolution de la notion d'espace public et réalisation d'espaces publics à Villeneuve-d'Ascq et Vitrolles, Rives de l'Etang-de-Berre*, rapport, Laboratoire CLERSE / IFRESI, Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des Villes nouvelles françaises Iaurp (Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne).

JAILLET Marie-Christine, PERALDI Michel, 1997,« Un terrain d'aventure pour les classes moyennes », *in* COLLECTIF, *En marge des villes, au cœur de la société : ces quartiers dont on parle*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, pp 133-164.

JOLE, Michèle, 2005, « Surveiller ou veiller le jardin, *Urbanisme*, n°343, juill-août, pp.44-45.

JOSEPH Isaac, 1998, *La ville sans qualités*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues.

JOSEPH Isaac, 1996, « Ariane et l'opportunisme méthodique », *Annales de la Recherche Urbaine,* n° 71, juin, pp..5-13.

JOSEPH Isaac, 1993, « L'espace public comme lieu de l'action », *Annales de la Recherche Urbaine*, n°57-58, déc-mars, pp.211-217.

KAUFMANN Jean-Claude, 2000, *Le Cœur à l'ouvrage. Théorie de l'action ménagère*, Nathan..

KHEDIMELLAH Moussa, 2005, *Musulmanes et musulmans dans l'industrie automobile*, rapport de recherche.

KOKOREFF Serge, 2001, « Espace publics et jeunes à Euralille », *Villes en parallèle* n°32-34, pp. 207-218.

KOKOREFF Serge, 1998, « Mobilités et polarisations des jeunes dans la ville », *in* HAUMONT Nicole (dir.), *L'urbain dans tous ses états. Faire, vivre, dire la ville*, l'Harmattan, pp.245-254.

KOKOREFF Serge, 1991, « Tags et services publics : de la nature du trouble aux ripostes », *in Les cahiers de la sécurité intérieure, Jeunesse et sécurité*, n°5, mai-juillet, pp. 101-121.

LAGRANGE Hugues, 1999, « La délinquance des mineurs et les violences », *Regard sur l'actualité,* juillet-août.

LAGRANGE Hugues, ROCHE Sébastian, 1993, *L'insécurité, histoire et régulation*, rapport IHESI, Institut des Hautes Etudes de la Sécurité Intérieure.

LANDAUER Paul, 2001, « Urbanisme et sécurité», *in Habiter, cohabiter. La sécurité dans le logement social*, Rapport à Marie-Noêlle Lienemann, secrétaire d'Etat au Logement.

LANGLOIS, Gilles, 1993, « Le parc des ménages se diversifie », *Cahier de Recherche du CREDO*C, n ° 43, février

LAPEYRONNIE Didier, 1999, « Contre monde. Imitation, opposition, exclusion », *in Les Annales de la recherche urbaine*, n° 83-84, pp. 53-58.

LATOUCHE Serge, 2005, *L'invention de l'économie*, Paris, Editions Albin Michel

LAUTIER François, 2000, « Les transformations des espaces de travail et la mobilité urbaine, *in* BONNET Michel, DESJEUX Dominique, *Les territoires de la mobilité*, Paris, Puf, Sciences sociales et sociétés, pp.69-83.

LE BRETON David, 2001, « Conduites à risque », in DEBRAY, Régis, GUILLAUME Marc (dir.), *Automobiles, Les cahiers de médiologi n°12*, Gallimard, pp. 65-76.

LE BRETON David, *Passion du risque*, A.M. Métaillé, 1991

LE BRETON Eric, « Exclusion et immobilités : la figure de l'insulaire », ORFEUIL Jean-Pierre (dir.), 2004, *Transports, pauvreté, exclusion. Bouger pour s'en sortir*, Éditions de l'Aube, pp.49-73

LECLERC-OLIVE Michèle, DUPREZ Dominique, 1997, « Sociabilités et usages du quartier », in COLLECTIF, *En marge de la ville, au cœur de la société, ces quartiers dont on parle*, Editions de l'aube, pp. 289-320.

LE GOFF Olivier, 1997, *L'invention du confort. Naissance d'une forme sociale*, Paris, PUF.

LE GOFF Jean Pierre, 2005, *La démocratie post-totalitaire*, La Découverte.

LEENHARDT-SALVAN Mylène, WILHELM Laurence, 1988, *Commerces itinérants dans les quartiers,* Caisse des Dépôts et Consignations.

LEFEUVRE Marie Pierre, 1993, *Grands ensembles et relations sociales. Proximité, distance, positions*, Thèse pour le doctorat d'aménagement et d'urbanisme, sous la dir. Asher François, Université Paris VIII, Institut Français d'Urbanisme.

LEFEUVRE Marie Pierre, 2003 (a), *Les qualifications juridiques de l'espace : structures de confiance de l'habitat*, rapporte de recherche, Plan Urbanisme Construction et Architecture.

LEFEUVRE Marie-Pierre, 2003 (b), « Confiance et rationalité de la méconnaissance dans la (co)propriété », *Cahiers internationaux de Sociologie*, Vol. CXIV, pp.73-92

LEFEBVRE Henri, 1967, « Quartier et vie de quartier », *Cahiers de l'IAURP*.

LEFRANCOIS Dominique, 2001, « Vers l'émergence d'un modèle d'espace défendable ? *Les cahiers de la sécurité intérieure*, 1er trimestre, pp. 63-80.

LEFRANCOIS Dominique, 2000, *Les approches culturelles d'une prévention des insécurités et des incivilités par l'architecture et l'urbanisme*, rapport, Institut des Hautes Etudes de la Sécurité intérieure, Institut d'Urbanisme de Paris, Université ParisXII-Val-deMarne

LEGER Jean-Michel, 2002, « Architectes et sociologues de bonne volonté », *Communications*, *Manières d'habiter*, n°73, Seuil, pp.125-148.

LEGER Jean-Michel, 2002, *Derniers domiciles connus, 1970-1990*, Créaphis

LELEVRIER Christine, GUIGOU Brigitte, 2004, « Les incertitudes de la résidentialisation. Transformation des espaces et régulation des usages ». in HAUMONT Bernard, MOREL Alain (dir.), *La société des voisins*, Editions de la Maison des sciences de l'homme.

LEVY Jacques, 2000, « Les nouveaux espaces de la mobilité », *in* BONNET M., DESJEUX, D. (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, pp.155-170.

LEPOUTRE David, CANNOODT, 2005, *Souvenirs de familles immigrées*, Odile Jacob.

LEPOUTRE David, 1997, *Cœur, Codes, rites et langages*, Odile Jacob.

LEQUIN Yves, 1986, « Au XIXème siècle, les horizons ouvriers de l'usine », *in* EPRON Jean-Pierre (dir.) *L'usine et la ville. 150 ans d'urbanisme, 1836-1986*, *Culture technique,* numéro hors-série.

LEVI-STRAUSS C, 1987, « La notion de maison », *Terrain*, n°9, pp 34-39.

LIPOVETSKY Gilles, ROUX Elyette, 2003, *Le luxe éternel : de l'âge du sacré au temps des marques*, Gallimard

MACE Eric, 1999, « Les violences dites « urbaines » et la ville », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°83-84, septembre

MADRE Jean Loup, 1993, « "Suivre le comportement automobile des ménages" au cours de leur cycle de vie"» *Cahier de Recherche du CREDOC*, n ° 43, février.

MARCHAL Hervé, STEBE Jean-Marc, 2003, « Les gardiens du logement social : des médiateurs », *Urbanisme*, janvier-février n°328, pp.18-21.

MARESCA Bruno, 1993, « Les souhaits des habitants des quartiers défavorisés. « Du social, mais surtout des services ». Une enquête du Crédoc dans le quartier de l'Argonne à Orléans. in *Consommation et modes de vie, CREDOC,* n° 74, 28 février.

MARESCA Bruno, POQUET, Guy, 1997, « Se débarrasser de ses encombrants. Une affaire de civisme…et d'offre de service d'enlèvement », *Consommation et modes de vie,* CREDOC, n°122, novembre.

MARESCA Bruno, POUQUET Laurent, 2000, « Le commerce dans les cités. Un potentiel qui requiert du volontarisme et de l'innovation, *Consommation et modes de vie,* CREDOC, n°144, 30 juin,

MAUGER Gérard, 1999, « Bandes et valeurs de virilité », *Regards sur l'actualité*, juillet-août

MAYOL Pierre, 1980, « Habiter », in DE CERTEAU, Giard LUCE, MAYOL Pierre, *L'invention du quotidien*, tome 2, habiter, cuisiner, Gallimard, pp. 15-209

MEDA Dominique, 1997, « La fin de la valeur travail », *in Le travail quel avenir ?*, Gallimard, pp. 213-242

MEOT Thierry, 2002, « L'industrie automobile, moteur de la croissance », *INSEE PREMIERE*, n° 861, juillet.

METTON Alain, 1994, *Recherches géographiques et aménagement commercial en milieu urbain*, Note de synthèse, CNRS.

MONCOMBLE Françoise, (2005a), « Du quartier sensible à la proximité, le(s) territoires en question », *in* BOURDIN Alain, LEFEUVRE Marie-Pierre,GERMAIN Annick (dir), *La proximité. Construction politique et expérience sociale*, L'Harmattan, pp.273-290.

MONCOMBLE Françoise, (2005b), « La mixité par les flux », *Urbanisme* n ° 340, janv-février, pp. 64-67.

MONJARDET Dominique, 1996, *Ce que fait la police, sociologie de la force publique*, La Découverte.

MONJARDET Dominique, 1999, « Réinventer la police urbaine, Le travail policier à l'épreuve des quartiers, *Les Annales de la recherche urbaine*, n°83-84, septembre.

MONUMENTS HISTORIQUES, (revue des)1984, *Coups de volants*, septembre, Caisse Nationale des Monuments Historiques

MOT A.M. 1991, « Résidence et loisirs : avers et revers des images », *in* ALTHABE G, ASCARIDE, G, BEUNARD. B, et alii **,** *Couches populaires et pratiques sociales*, Publication de l'Université d'Aix-Marseille, pp.105-112**.**

MUCCHIELI Laurent, 1998, « L'impossible connaissance statistique », *in Panoramiques. Politiques, cultures et sociétés, Etre flic aujourd'hui*, n°33, 2 trimestre.

MUCCHIELI Laurent, 2001, *Violences et insécurité*, La Découverte.

NAHOUM GRAPPES, Véronique, 2003, *Du rêve de vengeance à la haine collective*, Buchet/ Chastel.

NEVEAU Catherine, sous la dir., 1999, *Espace public et engagement politique. Enjeux et logiques de la citoyenneté locale,* L'harmattan.

NEWMAN Oscar, 1972, *Defensible Space : Crime Prevention through Urban Design*, New York, MacMillan..

NIEET Xavier, 1995, "Automobiliste, cycliste, piéton", *Insee Première*, n°590, juin.

NWANKWO Nkem, 2002, *Ma Mercedes est plus grosse que la tienne*. Roman, Le serpent à plumes.

OBSERVATOIRE REGIONAL DE L'INTEGRATION ET DE LA VILLE, 1996, « Les jeunes et les violences urbaines dans les quartiers alsaciens, étude exploratoire », *Les cahiers de l'observatoire* n°18, juin.

OBSERVATOIRE REGIONAL DE L'INTEGRATION ET DE LA VILLE, 1997, « Les jeunes et les violences urbaines dans les quartiers alsaciens, Actes de la table ronde du 27 juin 1996 »*, Les cahiers de l'observatoire* n°20.

OCQUETEAU Frédéric, 1998, « La sécurité privée en France, état des lieux et questions pour l'avenir », *Les cahiers de la sécurité intérieure*, n°33, 3 trimestre 1998.

OLIVE Sylvaine, 2003, « Comment leur donner le goût de lire », *in Lire* Supplément novembre, Spécial Jeunesse, pp. 4-12.

ORFEUIL Jean-Pierre, 1994, *Je suis l'automobile*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube.

ORFEUIL Jean-Pierre, 2000, *La mobilité locale, toujours plus loin, toujours plus vite*, in, BONNET Michel., DESJEUX Dominique (dir.), 2000, *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, pp.53-67.

ORFEUIL Jean-Pierre, 2001, Entre autonomie et servitude volontaire, DEBRAY, Régis, GUILLAUME Marc, sous dir., *Automobiles, Les cahiers de médiologie n°12,* Gallimard , pp. 193-201.

ORFEUIL Jean-Pierre, 2004, *Transports, pauvreté, exclusion. Bouger pour s'en sortir*, Éditions de l'Aube, La Tour-d'Aigues.

ORFEUIL Jean-Pierre, RENNES Garance, 1997, « Les pratiques de stationnement au domicile, au travail et dans la journée », in *Recherche transport sécurité* n° 57, octobre-décembre.

OST, François, 2003, *La nature hors la loi. L'écologie à l'épreuve du droit*. La découverte, poche.

OSTROWETSKY Sylvie, BORDREUIL, Samuel 1989, *Fréquentation des espaces publics et crise de l'attractivité urbaine*, Université de Provence, rapport.

PANERAI Philippe, 2001, « Postface », *Villes en Parallèle*, n°32-33-34.

PAQUOT Thierry, 2005, *Eloge du luxe ; De l'utilité de l'inutile*, Bourin éditeur.

PAQUOT Thierry, 2005, *Demeure Terrestre, Enquête vagabonde sur l'habiter*, Les Editions de l'Imprimeur.

PAUGAM Serge*,* 1991 *La disqualification sociale, essai sur la nouvelle pauvreté*, PUF.

PAUGAM Serge*,* 2000*, Le salarié de la précarité,* PUF.

PAULO Christelle, 2006, *Inégalités de mobilité : disparité des revenus, hétérogénéité des effets,* Doctorat de Sciences Economiques mention Economie des Transports, Université Lumière Lyon 2, Faculté des Sciences Economiques et de Gestion.

PAVILLON DE L'ARSENAL, Les mini Pa, Architectures repères, *Repères d'architectures : 1950-1975. Renée Gailhoustet, Gérard Grandval.*

PERALDI Michel, 1997, « Portraits » Collectif, *En marge des villes, au cœur de la société : ces quartiers dont on parle*, Editions de l'Aube, La Tour-d'Aigues, pp.253-266.

PERALDI Michel, 1996, « Nantis, exclus, affranchis ; vivre et survivre au bord des villes », *in* PERALDI Michel, PERRIN Evelyne (dir.), *Réseaux productifs et territoires urbains*, Presse Universitaire du Mirail, Plan Urbain, pp.322-326.

PERALVA Angelina, 1995, «Violences des banlieues et politisations juvéniles », *Culture et Conflits*, n°18, été.

PERON René, 2001, « Le près, le proche, les formes recomposées de la proximité commerciale », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°90, septembre, pp.46-57.

PETONNET Colette, 1982, *Espaces habités, Ethnologie des banlieues*, Galilée.

PICART Aleth, DELACOURT Laurent, 2001, « Du garage habité au parking standardisé », in FRENAIS Jacques (dir.), 2001, *Le stationnement résidentiel*, PUCA, Plan Urbanisme Construction Architecture, Collection Recherches n°130, pp. 123-149.

PICON LEFEBVRE V., (dir.), *Les espaces publics modernes, situations et propositions*, PCA, Le Moniteur, 1997.

PIN Frédéric,1997 , "Gardiennage de parkings à Valence-le-Haut : sécurité et emploi", *Les cahiers du CR DSU*, septembre.

PINCON Michel, 1998, « Des communautés peu ordinaires : élites sociales et comités de défense dans les beaux quartiers », in *La ville éclatée*, éditions L'Harmattan, pp.55-66.

PINSON Daniel, 1995, "Générations immigrées et mode d'habiter", *Annales de la Recherche Urbaine*, septembre-décembre 1995 n° 68-69, pp.189-199.

PINSON Daniel, 1989, *Voyage au bout de la ville. Histoires, décors et gens de la ZUP*, Editions ACL-CROCUS.

PITTI Laure, 2004, « Les Nords Africains à Renault : un cas de gestion néocoloniale de la main d'œuvre en métropole », *Bulletin de l'Institut d'histoire du temps présent*, p128-143, premier semestre.

PIZETTI Ippolito, 1993, « Dump-spaces, rubble-spaces, debris-spaces », *Casabella*, n°596-597, pp.125-126.

PORTET François, 1994, « L'argent de la moto.Créer une richesse ou accepter la pénurie », *Terrain n°23*, octobre.

POUQUET Laurent, 2006, « Les besoins de recrutement des entreprises entre emplois qualifiés et emplois flexibles », *Consommation et Modes de vie*, Crédoc, n°114, juin.

PROST Antoine, 1987, « Frontières et espaces du privé », in ARIES P . , DUBY G. , *Histoire de la vie privée*, tome V.

PUCA, CERTU, 2001, *Le stationnement des résidents en centre-ville. Comportements, attentes, opinions,* Les dossiers du Puca Certu n °122, novembre.

PUCA-IHESI, 2000, *Violences, territoires, Mobilité*, compte rendu de séminaires.

PURINI Franco, 1993, « Virtuals Environmental Bodies » *Casabella*, 596-597, p 80.

QUERE Louis, BREZGER, 1992, « L'étrangeté mutuelle des passants. Le mode de coexistence du public urbain » *Annales de la Recherche Urbaine*, n°57-58, pp. 88-99.

PITCH Tamar, VENTIMIGLIA, 1998, « Il genere de la sicurezza », *in Zero Tolerance. Experienze, projetti et proposte per la campagna europea sulla violenza contro les donne*, Conferenza Nationale, 15-16 ottobre, Bologna.

RANCIERE Jacques, FAURE Alain (textes rassemblés et présentés par) 1976, *La parole ouvrière*, Union Générale d'Editions.

RAYMOND Henri, 1998, « Habiter et vie quotidienne », in SEGAUD Marion, BONVALET Catherine,BRUN Jacques (dir.), *Logement et habitat. L'état des savoirs*, Editions de la Découverte.

REMY Jean, 2001, « Privé/public :Entre pratiques et représentations », *Villes en parallèles* n° 32-34, pp. 23-29.

REMY Jean, 1999, « Dédoublement des espaces sociaux et problématique de l'habitat », in BONNIN Philippe, VILLANOVA (de) Roselyne, (dir.), *D'une maison à l'autre. Parcours et mobilités résidentielles*, Créaphis, pp. 315-345.

REMY Jean, VOYE Liliane, 1981, *Ville. Ordre et violence. Formes spatiales et transition sociale*, PUF.

RIFKIN Jeremy, 2000, *L'âge de l'accès. La nouvelle culture du capitalisme*, La découverte & Syros

RIZK Cyril, 2003, « Citadins votre quartier est-il agréable à vivre ? *», Insee première*, n°934, décembre.

ROBERT Philippe, 1990, « L'insécurité : représentations collectives et questions pénales », *L'année sociologique*, n°40, pp. 313-330..

ROBERT Philippe, ZAUBERMAN Renée, POTTIER Marie-Lys, LAGRANGE Hugues, 1999,« Mesurer le crime. Entre statistiques de police et enquêtes de victimisation (1985-1995) », in *Revue Française de Sociologie*, avril-juin, n°XL 2.

ROBERT Jean, 1994, « Le stationnement : zone sensible », *La gazette des communes,* 21 mars 1994.

ROCHE, Sébastian, 1996, *La société incivile. Qu'est ce que l'insécurité* ?, Seuil

ROCHE, Sébastian, 1999, « Les règles d'hospitalité et les professionnels de l'ordre en public », *Cahier du CR-DSU*, mars.

ROCHEFORT, Michel, 1997, *Le consommateur entrepreneur. Les nouveaux modes de vie,* Paris, Editions Odile Jacob.

ROULLEAU-BERGER Laurence, 2001, « La ville et ses interstices : disjonctions et conjonctions des mondes sociaux», *Villes en parallèle*, n° 32-33-34,pp45-48.

SANSOT Pierre, *Les gens de peu,* Presses Universitaires de France, 1991.

SAUVAGE André, 2001, « Eveil à l'espace public », in TOUSSAINT Jean-Yves, ZIMMERMANN Monique (dir.), *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Presses Polytechniques et Universitaires romandes, pp. 24-31.

SBRIGLIO Jacques, 1994, « L'incomplétude de l'espace moderne », *in Architecture des espaces publics modernes*, PICON-LEFEBVRE, Virginie, BEGUIN François, MAROT François, articles de l'appel d'offre du Plan Construction Architecture.

SCHWARTZ Olivier, 1990, *Le monde privé des ouvriers. Hommes et femmes du Nord*, PUF.

SEMPRINI Andrea, 1994, « Espaces privés, espaces publics comme catégorie pratique », *Espaces et Société,* pp. 135-158.

SENNETT Richard, 2000, *Le travail sans qualités*, Albin Michel (édition anglaise1998).

SENNETT Richard, 1995, « Espaces pacifiants », *in* JOSEPH Isaac, *Prendre place. Espace public et culture dramatique*, Editions Recherche Plan Urbain, pp . 129-136.

SENNETT Richard, 1992, *La ville à vue d'œil*, Paris, Plon.

SIMMEL Georg, 1994, Sociologie. Essai sur les formes de la socialisation, Puf (1ère édition allemande, 1908).

DE SINGLY François, 2003, « Le dédoublement de la vie privée », *Sciences Humaines, Les nouvelles frontières de la vie privée*, juillet, pp. 22-26.

SINGLY (de) François, 2000, *Libres ensemble. L'individualisme dans la vie commune*, Nathan.

SINGLY (de) François, 1997, *Les adolescents et la bibliothèque*, BPI, Bibliothèque Publique d'Information.

SINGLY de François, 1996, *Habitat et relations familiales. Bilan.*. Centre de recherche en sociologie de la famille. Rapport pour le plan construction et architecture.

SKOGAN W., 1992, *Disorder and Decline : Crime and the Spiral of Decay in American Neighbourhoods, Berkerley & Los Angeles,* University of California Press.

SOULIER Nicolas, 1999, « L'urbanité primaire », *La revue du Mauss*, n°14 second semestre, pp. 95-128.

STEBE Jean-Marc, BRONNER Gérald, 2001, « Les gardiens concierges : d'un métier à une profession », *Espaces et sociétés*, n° 105-106, pp.211-228.

TABAH Dominique, 1997, « Le rôle social et culturel des bibliothèques de Bobigny, in *BBF*, *Bulletin des Bibliothèques de France*, tome 42 n°1, pp. 41-49.

TARRIUS Alain, 2000, *Les fluidités de l'éthnicité ; réseaux de l'économie souterraine, codes de l'honneur, transitions sociales et transformations urbaines*, Rapport de recherche pour le Plan Urbanisme Construction et Architecture, Ministère de l'Equipement, des Transports et

du Logement, et pour la Direction de l'Architecture et du Patrimoine, Ministère de la Culture et de la Communication, Université Toulouse Le Mirail.

TARRIUS Alain, 1996, *Fin de siècle incertaine à Perpignan. Drogue, pauvreté, communautés d'étrangers, jeunes sans emplois, et renouveau des civilités dans une ville moyenne française*, Université Le Mirail.

TILLEY N, 1993, « Understanding Car parks, crime and CCTV, evaluations lessons for safer cities », *Police Research Group, Crime Prevention Units Series, Paper* n° 42, London Home Office Police Deparmment.

TOURAINE Alain, 1969, *La société post-industrielle. Naissance d'une société*, Editions Denoël.

TOUSSAINT Jean-Yves, ZIMMERMANN Monique, 2001, *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Presses Polytechniques et Universitaires romandes.

TRETIACK Philippe, 2005, « Antoine Grumbach : un pavé dans la mixité », *Urbanisme,* janv-fév-2005, n°340, pp4-5.

TROM Danny, 1999, « De la réfutation de l'effet *Nimby* considérée comme une pratique militante. Notes pour une approche pragmatique de l'activité revendicatrice », *Revue française de science politique*, vol 49, n°1, février.

URBAIN Jean-Didier, 2002, *Paradis verts : désirs de campagne et passions résidentielles*, Payot.

URBAIN Jean-Didier, 1993, *Ethnologue, mais pas trop*, Petite Bibliothèque Payot.

VAN GENNEP Arnold, 1994, *Les rites de passage* (1ère édition, 1909), Picard.

VAYSSIERE Bruno, 1994, «Ville, commerces et grands ensembles…Courte chronologie », *Les Cahiers du CR DSU,* pp. 3-5.

VAYSSIERE Bruno, (dir.), 1994, *La patrimonialisation des grands ensembles*, rapport de recherche, Direction de la Construction, Plan Construction (Ministère de l'urbanisme de l'équipement et des transports, Service de l'Inventaire (Ministère de la Culture).

VAYSSIERE Bruno, 1988, *Reconstruction / Déconstruction, Le hard french ou l'architecture des trente glorieuses*, Picard.

VELTZ P. , 2000, *Le nouveau monde industriel*, Gallimard.

VERRET M. , 1979, *L'espace ouvrier*, Armand Colin.

VIGNAL Cécile, *Ancrages et mobilités des salariés de l'industrie à l'épreuve de la délocalisation de l'emploi. Configurations résidentielles, logiques familiales et logiques professionnelles*, Thèse de doctorat, Centre de Recherche sur l'Espace, les Transports,

l'Environnement et les Institutions locales, Institut d'Urbanisme de Paris, Université de Paris XII-Val-de Marne.

VILACA Vinicios, *Sociologie du camion, Le camion et son chauffeur au Brésil*, L'Harmattan 2003.

VILLANOVA (de) Roselyne, BONVALET Catherine, 1999, « Immigrés propriétaires ici et là-bas, un système résidentiel ?, *in* BONNIN Philippe, VILLANOVA de Roselyne (dir.), *D'une maison à l'autre. Parcours et mobilités résidentielles*, Editions Créaphis, pp.177-213.

VILLECHAISE Agnès, 1999, "Absence d'identité collective dans les grands ensembles" - *Revue française de sociologie*, avril-juin.

VOISIN Bruno, 2001,« Espaces publics, espaces de ville, espaces de ville », *in* TOUSSAINT Jean-Yves, Zimmermann, Monique (dir.), *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Presses Polytechniques et Universitaires romandes, pp. 33-47.

VOLDMAN Danièle, 1986, « Reconstruire la France en 1945 ; des usines ou des villes », in EPRON Jean-Pierre, (dir.) *L'usine et la ville. 150 ans d'urbanisme, 1836-1986*, *Culture technique,* numéro hors-série, pp. 81.-95.

VUDDAMALAY Vasoodeven, 2004, « Commerces ethniques et espaces religieux dans la grande ville » in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°96, octobre, pp 145-147.

WACQUANT Loic, 2000, *Carnets ethnographiques d'un apprenti boxeur*, Editions de l'Agone.

WACRENIER, Henri, 2005, *Les stations services,* rapport, Université-ParisXII-Val-de-Marne.

WEBER Florence, 2001, *Le travail à côté. Etude d'ethnographie ouvrière*, Editions de l'EHESS, (1989, Ière édition, INRA/EHESS).

WENGLENSKI Sandrine, 2003, *Les territoires de l'accessibilité individuelle : l'accès différencié au marché de l'emploi dans la métropole parisienne*, thèse, université Paris-XII-Val-de-Marne.

WIERVIORKA Michel, 1999, *Violences en France*, Seuil.

WINTER Fréderic, 2000, « Aménagement des espaces extérieurs : territoire de l'insécurité ou insécurité des territoires », *Habitat et société*. n° 20, déc.pp. 30-35.

YOUNES Chris, MANGEMATIN Michel (dir.), *Lieux contemporains*, Paris, Descartes & Cie, 1997.

ZEHRAOUI Ahsène,1999, « Les Algériens, de la migration à l'installation », DEWITTE Philippe, *Immigration et intégration, l'état des savoirs*, Editions la Découverte.

ANNEXES

1. Les personnes interrogées

LE QUARTIER DU PALAIS
À CRETEIL

Acteurs institutionnels

Municipalité

Une urbaniste, à la Direction de l'urbanisme

Le responsable du service de réglementation du domaine public, Direction générale des services techniques

La secrétaire en charge de réceptionner les plaintes, à la Direction générale des services techniques,

Communauté d'Agglomération

Le responsable du Service habitat.

Société d'Economie Mixte, SEMAEC

La personne chargée des relations avec les habitants.

La personne chargée des relations avec les habitants et troubles de voisinages

Société d'HLM La Lutèce

Le responsable de l'antenne du Val de Marne.

Commissariat de Créteil

La commissaire adjointe.

Le responsable du service des épaves

Architectes

Gérard Grandval, architecte concepteur des choux.

Michel Petit-Perrin, APIA SEPIA, architecte en charge réhabilitation des espaces extérieurs.

Habitants et personnes travaillant dans le quartier

Parc HLM

Monsieur et Madame Laperouze, 42 et 46 ans

Gardiens résidents à la Lutèce depuis quatre ans.

Auparavant habitaient et travaillaient à Chanteloup- les-Vignes. Monsieur Laperouze était auparavant employé à EldoAuto.

Une voiture, un box.

Monsieur Grumau, 70 ans, retraité, habitant le quartier depuis 25 ans, résidait auparavant à Ivry. Ancien syndicaliste, il était employé comme dessinateur à la SNECMA.

Non motorisé aujourd'hui qu'il est retraite, autrefois automobiliste.

Madame Cordé, 74 ans, divorcée, ouvrière retraitée, ancienne habitante

Une fille majeure mariée et avec enfants résidant dans un pavillon à Créteil ; trois fils décédés (deux à la suite d'une overdose, le dernier à la suite d'un accident de la route).

Sans permis de voiture, un box.

Monsieur Quiéri, marocain, 30 ans, marié, trois enfants, habite le quartier depuis peu, résidait auparavant aux Sablières, un autre quartier d'habitat social à Créteil.

Travaille dans le secteur de l'animation.

Deux boxes, une voiture dans le ménage (un 4x4).

Madame Dali, 32 ans, mariée, deux enfants, résidente depuis 5 ans, auparavant habitait dans un autre quartier d'habitat social à Créteil
Au chômage le premier jour de notre rencontre, en stage de formation (aide soignante) ensuite.
Une voiture dans le ménage (une Peugeot 106, stationnement sur voirie) ;
Le mari, algérien, est chauffeur de bus, et bricoleur, sur le parking de son ancienne résidence.

Monsieur Cami, la cinquantaine, vivant maritalement, sans enfants.
Travaille « dans le paramédical » (conduit un camion de la médecine du travail).
Ancien habitant du quartier, habitait auparavant Paris. Sa femme est secrétaire.
Deux voitures dans le ménage, toutes deux stationnées « dehors ».
Un box destiné à la remorque de la voiture.
Dispose d'une maison de campagne.

Marcos, 28 ans, d'origine portugaise, récemment installé avec son amie dans le quartier,
Auparavant, il résidait à Aulnay dans le pavillon de ses parents à Créteil.
Est vendeur sur les marchés.
Une voiture dans le ménage, qu'il est seul à conduire: une Opel Zafira achetée d'occasion récemment en remplacement d'une Renault 21, achetée en 91, elle aussi d'occasion.
Celle-ci est stationnée sur le parking extérieur municipal au pied de l'immeuble.
Tient à marquer des relations distante avec ses voisins.

Madame Rachelle, israélienne, 45 ans
A la recherche d'un emploi (auparavant femme de ménage),
Cinq enfants dont trois résidant encore dans l'appartement des parents
Sans permis de conduire.
Son mari qui a passé son permis a 18 ans à l'armée, a acquis sa première voiture à 66 ans, est propriétaire d'une Peugeot 106 « neuve », il renouvelle son véhicule tous les 3 ans, et dispose d'un box.

Madame Sonia, 47 ans, mariée, deux filles.
Serveuse dans une cafétéria à Choisy-le-Roi.
Son mari travaille chez PSA-Peugeot-Citroën.

Monsieur Thibault, habitant depuis les origines du quartier.
Marié, deux enfants majeurs ne vivant plus à Créteil.
Employé dans une entreprise de serrurerie.
Dispose d'une voiture de fonction, propriétaire d'une BMW, après avoir eu une Renault 5 pendant 8 ans, et une Lancia 10 ans.
Un box.
Une maison à la campagne.

Un employé du service plomberie affecté à l'entretien du parc HLM de la Lutèce.

Madame Olga, guadeloupéene, la quarantaine.
Employée dans une société d'assurance à Paris.
Installée depuis 1989 dans le quartier.
Deux pièces, deux enfants.

Monsieur Olga, son mari est employé des PTT à Paris.
Deux voitures, une Mercedes et une Volkswagen Passat de13 ans.

Madame Zora, d'origine algérienne, 40 ans, garde des enfants.
Son mari retraité, a une fille.
Elle vient de passer le permis de conduire.
Une voiture achetée neuve (une Renault Kangoo), le précédent véhicule (une Renault 11 achetée d'occasion conservée 10 ans).
Stationnement sur voirie.

Toumani, 23 ans, d'origine malienne, habitant chez ses parents avec ses deux frères.
Trois voitures dans le foyer.
Lui-même non doté de voiture depuis un accident de voiture
Pas de box.

Monsieur Temi, marié, cinq enfants , chauffeur de corbillard, témoin de Jéhovah, non motorisé.

Manu, 28 ans, travaille comme voiturier dans un parking parisien.

Stéphane,
20 ans, employé dans une société de sécurité et de gardiennage,
Père employé chez France Télécom.

Julien, 25 ans, locataire avec deux frères à la Lutèce, intérimaire (préparateur de plateaux dans une cafétéria, auparavant magasinier
Propriétaire depuis deux ans d'une Fiat Uno (1998) achetée dans un garage, garée sur le parking public au pied de son immeuble.

Madame Boni, ancienne habitante de la Lutèce, mariée, trois enfants
ayant du quitter son appartement, après la rénovation du « petit chou » en résidence étudiants, aujourd'hui propriétaire d'un appartement dans un autre quartier de Créteil..
Travaille dans le secteur de la publicité. Deux voitures dans le ménage.

Sarah, responsable de la Ludothèque, réside dans un autre quartier HLM de Créteil, le quartier du Mont-Mesly.
Motorisée, se rend à son lieu de travail – le quartier du Palais – en voiture.

Résidences en copropriété

Monsieur Renaud, gardien du 11 boulevard Picasso, résident depuis 30 ans.

Madame Pétra, gardienne du 5 et 7 boulevard Picasso.
Gardienne depuis 7 ans, logée sur son lieu de travail, après avoir été responsable d'un magasin alimentaire.

Monsieur Pétra, mari de la gardienne, employé dans une entreprise de dératisation, rémunéré par la copropriété pour réaliser de menus travaux d'entretien sur les couronnes des parkings de copropriétés.
Le ménage dispose de deux voitures: une voiture personnelle (une BMW), une voiture de service (une Renault Kangoo).

Un box pour la voiture, un box pour les produits d'entretien, la voiture de service est stationnée à l'extérieur.

Madame Philippe, mariée, retraitée, comme son mari, du secteur de la publicité, deux enfants dont une fille vivant encore dans l'appartement.
Résidente depuis 30 ans,
a réuni deux appartements (F4 et F3),. Dotée de trois boxes.
Trois voitures: une Citroën C5, une Renault Kangoo, une Austin Mini.

Monsieur et Madame Demus, la soixantaine.
Elle ne travaille pas, lui est ingénieur informaticien.
Deux enfants, un fils encore dans le foyer, une fille mariée habitant dans l'immeuble d'à côté.
Une Volkswagen Jetta de 1991, un box.

Madame Louisa, divorcée, une fille résidant avec elle jusqu'en 1994.
Entrée locataire en 1976 dans l'immeuble, propriétaire de son appartement depuis 10 ans.
Une Renault 21, Un box.

Monsieur Rodolf, retraité, ingénieur en génie climatique après avoir été plombier chauffagiste, divorcé.
Résident depuis les origines du quartier, propriétaire de son logement depuis 5 ans au moment de l'entretien. Deux enfants majeurs, non résidents.
Achat d'une voiture tous les trois ans,
Une Renault Clio diesel stationnée sur le parking du centre commercial.
Un box, loué à un autre habitant.

Madame Sopier, divorcée, deux enfants majeurs ne vivant plus avec elle.
Habitait auparavant Valenton dans le Val-de Marne. Son ancien mari habitait lui Vitry et travaillait à Courbevoie avant leur emménagement dans le quartier.
Une voiture, un box.

Madame Papi, 80 ans, enseignante retraitée, célibataire, une fille adoptive majeure ne demeurant plus dans le domicile, propriétaire de son appartement depuis les origines du quartier, résidait auparavant à Boulogne Billancourt.

A obtenu le permis de conduire à 40 ans, motorisée, un box.
Une R4 auparavant, puis une Clio diésel, aujourd'hui une « Clio essence.

Monsieur Bouchat, marié, retraité, habitant le quartier depuis l'origine, une BMW.

Monsieur Baune, marié, deux enfants.
Propriétaire dans la résidence du Grand Pavois depuis 19 ans après l'avoir été dans le quartier de La Lévrière, limitrophe au quartier du Palais.
Le foyer dispose de deux voitures personnelles: une Citroën C5 achetée récemment, une BX âgée de 10 ans conservée pour le fils en train de passer le permis; et d'une voiture de fonction (celle de la femme directrice d'un centre de placement familial à Corbeil-Essonne)
A acheté il y a deux ans un emplacement dans le parking au pied de l'immeuble réservé aux habitants, pour la voiture de fonction. Dispose aussi d'une place dans le parking souterrain sous l'immeuble. La BX est stationnée sur la voie publique ou le parking du centre commercial.

Monsieur Marchand, promoteur immobilier, marié, deux enfants. Propriétaire depuis 30 ans dans la résidence du Grand Pavois, deux voitures garées dans le parking de la résidence.

LES QUARTIERS NORD
AULNAY-SOUS-BOIS

Acteurs institutionnels

Grand Projet Urbain (GPU puis GPV)
Le directeur du GPU
Une urbaniste

Municipalité
Le directeur du Service voierie et environnement
Un chef de projet, au Service voierie et environnement
Le responsable de la police municipale

Commissariat d'Aulnay-sous-Bois
Le commissaire

Mission jeune, Plate-forme d'Insertion Multiservices, Insertion vers l'emploi, Prévention- insertion par le Sport et la culture,
Le responsable
Le responsable de l'atelier mécanique

Maison de l'Entreprise et de l'Emploi, créé en 2000, pour réunir tous les services liés à emploi
Armelle, responsable de la formation

PSA Peugeot Citroen
Madame Erika, chargée des questions sociales à la direction de la communication

Un capitaine du service de l'information de l'armée de terre, tenant un stand au salon du Tuning organisé au parc des expositions de Villepinte pour informer sur les métiers de l'armée et recruter des jeunes de la Seine-Saint-Denis

Habitants et personnes travaillant dans le quartier

Le gardien de la cité Emmaus, 54 ans, gardien depuis 8 ans, habitant le quartier depuis ses origines, ancien carrossier.

Monsieur et Madame Lacroix, gardiens de la Cité Jupiter, logés dans l'immeuble.

Monsieur Dieudonné, 48 ans, originaire du Mali, deux femmes, 5 enfants,
résidant depuis 15 ans dans la cité Jupiter.
Gardien dans un hôtel (l'hôtel Continental) à Paris.
Une Opel Ascona, disposant d'un emplacement dans le parking souterrain.

Monsieur et Madame Pereira, couple de portugais à la retraite.
Lui, ancien maçon, elle, sans emploi, habitent le quartier depuis ses origines.
Un fils, 32 ans, encore résidant à leur domicile.
Sans permis, non motorisés, sans box.

Deux femmes témoins de Jéhovah, venue rendre visite à une amie à la cité Jupiter.
Résident dans le quartier des 3000.
Célibataires, 26 ans et 37 ans.
Sans voiture sans box.

Gabriel, 23 ans, travail en intérim, magasinier, livreur dans un entrepôt de matériel vidéo au moment de l'entretien.
Habite avec ses parents et ses deux frère et sœur, depuis 15 ans dans le quartier.
Possède depuis un an une Peugeot 309 XL achetée d'occasion, immobilisée sur le parking depuis un mois, pour cause de vol de batterie

Une voiture de fonction quand il travaille

Madame Lucie, 31 ans, mariée, deux enfants.
Habite le quartier depuis cinq ans.
A passé le permis de conduire il y a trois ans.
Deux voitures dans le ménage, l'une garée dans un box, l'autre sur un emplacement loué dans le parking souterrain.

Monsieur Abdelrami, Algérien, 52 ans, marié, cinq enfants, 52 ans.
Vendeur ambulant en estafette (boissons, sandwiches, merguez frites), sur le marché et un parking du quartier des 3000.
Doté d'une vieille camionnette qui lui sert pour exercer son commerce limité au territoire de la cité, achète pour le temps des vacances un microbus, qu'il revend au retour.

Yvan**,** 18 ans
Employé comme agent de sécurité, à la Gare du Nord à Paris, par une entreprise privée.
Parents non motorisés.
Est inscrit pour passer le code de conduite.

Nabil, 21 ans, un frère de 19 ans
Suit une formation de cariste.
Possède depuis un mois une Opel de 1985 achetée par annonce.
.
Marco, 23 ans, originaire des Phillipines ,
Arrivé en France à l'âge de 14 ans.
Travaille à Roissy « dans le Fret ».
Doté récemment d'une voiture.

Bilal, 40 ans.
Videur dans un café parisien, mécanicien sur parking.
Un 4x4 Toyota, un box.

Monsieur Paul, 50 ans, marié, 3 enfants, en congé maladie longue durée lorsque nous le rencontrons sur le parking.

Locataire à la Cité Jupiter, depuis quatre ans. A habité, depuis son mariage, dans différentes cités HLM de Seine-Saint-Denis. Ses parents résident depuis sa naissance dans un pavillon à Aulnay Sud.
Une voiture dans le ménage.
Mécanicien sur le parking Jupiter.

David, en visite sur le parking Jupiter, locataire dans un immeuble dans le quartier « le Vieux Pays », parents résidant dans un pavillon limitrophe à la cité Jupiter où il a vécu depuis sa petite enfance.
Non doté du permis de conduire.

Monsieur Rachid, 53ans, marié, trois enfants.
Deux voitures dans la famille, la sienne et celle d'un des fils.
Répare des voitures sur le parking.

Mustapha travaillant avec Monsieur Rachid sur le parking, 28 ans, marié, deux enfants en bas âge, résidant dans un pavillon de Montmorency (95). Travaille à Roissy comme magasinier.

Monsieur Mohamed, 35 ans, marié, une fille, travaille à Roissy.
Habite la cité Jupiter dans l'appartement au dessus de chez sa mère (vivant avec deux filles, motorisées), sa sœur (célibataire, une voiture) habite dans l'immeuble faisant face au sien.
Une Peugeot 405.

Mimoun, algérien, 55 ans, une fille de 17 ans et un fils de 7 ans.
Dans la quartier depuis 1973.
Sans emploi, mécanicien sur parking, a travaillé chez Citroën.
Sans voiture depuis retrait de permis en 1996. Propriétaire d'une camionnette où il stocke ses outils.

Samir, algérien, 35 ans, mécanicien.
Habitant avec ses trois frères depuis 1985, leurs parents sont retournés vivre en Algérie.
Une Renault 5, stationnant sur le parking en surface de la résidence, au pied de l'immeuble.

Farid, algérien, installé en France depuis trois mois, carrossier « indépendant » dans l'atelier de mécanique des quartiers des 3000, habitant à Vitry-sur-Seine ; il était mécanicien en Algérie.

Vincent, 27 ans.
Résident dans le 92, rencontré sur le parking de la cité Jupiter où il répare sa voiture, en attendant sa femme venue rendre visite à ses parents.

Constant, français d'origine Malgache interrogé alors qu'il attend dans sa voiture, sa sœur et sa belle sœur faisant leurs courses au marché.
25 ans, réside avec ses parents (et ses deux frère et sœur mineurs) depuis 1992 dans un immeuble HLM de la cité des 1000-1000 située au sud du quartier des 3000.
Il dispose de deux véhicules, une camionnette Renault Trafic 130D stationnée sur le parking de l'immeuble et une Voslkswagen Polo (à laquelle il tient) garée à 3 kilomètres de chez lui, chez son frère.

Madame Lucienne, retraitée, était aide ménagère à Aulnay, son mari était employé dans un magasin de quincaillerie.
Ses six enfants ne vivent plus chez elle.
Sans permis.
Son mari possède une Renault 21, un box depuis 6 ans.

Monsieur Li, vietnamien, arrivé en 1990 en France.
Employé dans une société d'électronique dans les Hauts-de-Seine.
Une Citroën AX (datant de 1994). Non doté d'un emplacement de parking, gare sa voiture dans la rue.

Monsieur Chiko, marié, la cinquantaine, résidant depuis 1982 dans le quartier.
Travaille dans le secteur du bâtiment, au moment où nous l'interrogeons, il est employé comme technicien de maintenance pour une entreprise de serrurerie.
Propriétaire d'une camionnette Renault Trafic réhaussée, dispose d'un box non utilisé à fin de stationnement.

Kader, 22 ans, résident natif du quartier des 3000.
Le jour il suit un stage de formation d'une durée de 6 mois au métier d'éducateur à la Mission Jeune d'Aulnay (au moment de notre rencontre il est en formation depuis 3 mois).
La nuit, il est gardien dans un foyer d'Argenteuil.
A la recherche d'un appartement dans une autre ville de banlieue, plus proche d'Argenteuil, son lieu de travail.
Doté d'une voiture, garée dans le parking souterrain.

Fahrat, employé dans le cadre d'un emploi jeune, pour surveiller l'atelier mécanique, résidant des 3000, non motorisé.

Nelly, 16 ans, française d'origine marocaine, deux frères, trois sœurs, lycéenne.

Deux employées de l'Annexe de la Mairie, l'une résidant à Aulnay, l'autre qui y a habité pendant 15 ans, aujourd'hui habitant à Villepinte.
Disposent d'un parking réservé aux employés de la Municipalité.

Une bibliothécaire, de l'antenne municipale des quartiers Nord.

Le fils du restaurateur turc, travaillant dans le restaurant de son père dans le centre commercial Le Galion, résident dans un pavillon de la cité des 3000.
Deux voitures dans sa famille (la sienne, celle de son père), comptant 5 personnes, la mère, un petit frère, une petite sœur.

Mohamed, un jeune des 3000 employé à la maison de l'emploi d'Aulnay.

Madame Sali, secrétaire, habitant dans un pavillon.
Une voiture dans le ménage.

Hélène, secrétaire du GPU situé dans les quartiers Nord, habitant dans un pavillon dans le sud d'Aulnay

Employés de deux magasins de locations de voitures (Roissy ; Parinor)

ENTRETIENS EXPLORATOIRES HORS SITES

APSAD, Assemblée plénière des sociétés d'assurances dommages,
Le directeur du service « marché des risques de particulier ».

Le directeur d'Allo insertion Lotoise, association d'insertion par le travail louant à des prix modiques des voitures pour se rendre au travail

Le responsable de la politique de la ville à la DDE Seine-Saint-Denis.

Un officier de l'Etat major de la direction départementale de la sécurité publique de Seine Maritime, auteur d'une étude sur les voitures incendiées.

François Seigneur, architecte, à propos de ses projets cherchant à intégrer la voiture dans l'immeuble d'habitation

2. Sources citées

CRETEIL

ASSOCIATION LES CHOUX, 1994, *Analyse des difficultés de stationnement* (8 pages).

CODAL-PACT 94, 1999, *Le quartier du Palais, étude sociale*.

COMPTES RENDUS DE RÉUNIONS DU COMITE DE QUARTIER, 2002-2006

DOSSIERS DE PLAINTES, Direction générale des services techniques, 2001-2004.

DROUILLARD Séda, LE LEUXHE, Yann, MAILLET, Christelle, 1998, *Le réaménagement du quartier du Palais, connexion université / quartier,* mémoire d'atelier de DESS, (dir.) Rousseau Gilles, Fournié Anne, Institut d'Urbanisme de Paris

FERRAND Rachel, CANTAVE Juve, KAHN Charlotte, LESCURE Guillemette, NASSIET Florence, REAU Brigitte, 1997, *L'expérience de collecte sélective des ordures ménagères à Créteil, spécificité de l'habitat vertical, facteurs économiques et aménagements urbains,* Mémoire d'Atelier du DESS, (dir.) COSSERAT François, KNAEBEL Georges, l'Institut d'Urbanisme de Paris, Université-Paris XII-Val-de-Marne

IHESI, Institut des Hautes études de la Sécurité Intérieure, Département Ingénieurie et Conseil, 1999, *Diagnostic de Sécurité de Créteil*.

LE PALAIS EN MARCHE, 2004, Le journal d'information du Comité de Quartier du Palais, n°0, février

PETITIONS, *Au habitants du grand Pavois* , sur les problèmes du stationnement.

SEMAEST, Société d'économie mixte d'aménagement et d'équipement de Créteil, nd, *Rêver le Palais*, plaquette.

VIVRE ENSEMBLE, journal de la ville de Créteil

AULNAY

APES. 1995, *Enquète sociale préalable à la réhabilitation des immeubles*, *Aulnay-sous-Bois*.

BETURE CONSEIL -ISIS -, 1994, *Quartiers Nord d'Aulnay. Etude des déplacements.*

CEU CUNHA (do), Maria (Banlieuscopie), 1994, *Attente des Habitants des quartiers populaires à l'égard des services publics. Quartier Emmaüs-Aulnay-sous-Bois.*

CHARTE DU GRAND PROJET URBAIN DES QUARTIERS Nord, (1996), Etat, ville, Caisse des Dépôts et Consignations, SA HLM : le Logement français, Emmaus, Les logements Familiaux

COMPTES RENDUS DE RÉUNIONS, 1998, Ville de Créteil / riverains de la rue, Adolphe Petrement, 24 avril.

COMPTES RENDUS DE RÉUNIONS du groupe de travail des quartiers Nord *Stationnement du Gallion* , réunissant annexe mairie, crèche, GPU, la police nationale, bailleurs, écoles, service, police municipale, RAPT, GPU. Réunions du 13/05 97, 10/06, 97, du 11/03/97, 1/04/97, 16/10/97.

GEOMETRA *Conseil-Chaine de propreté urbaine. Quartiers nord de la ville d'Aulnay*, rapport, juin 1995

GRAND PROJET URBAIN, 1990, *Diagnostic des quartiers Nord.*

GRAND PROJET URBAIN, février 2000, Exposito J, *Les voitures hors d'usage.*

GRAND PROJET URBAIN, *Exposé de Nicolas Soulier*, Jury du 14 novembre 1994.

.GROUPEMENT D'INTERET PUBLIC POUR LE GRAND PROJET URBAIN DES QUARTIERS NORS D'AULNAY SOUS BOIS, 1997, *Ensemble résidentiel La Brise Ouest, Dossier opérationnel*, rapport de présentation présenté devant le Conseil d'Administration du 17 janvier 1997, Le Logement Français, Ville d'Aulnay.

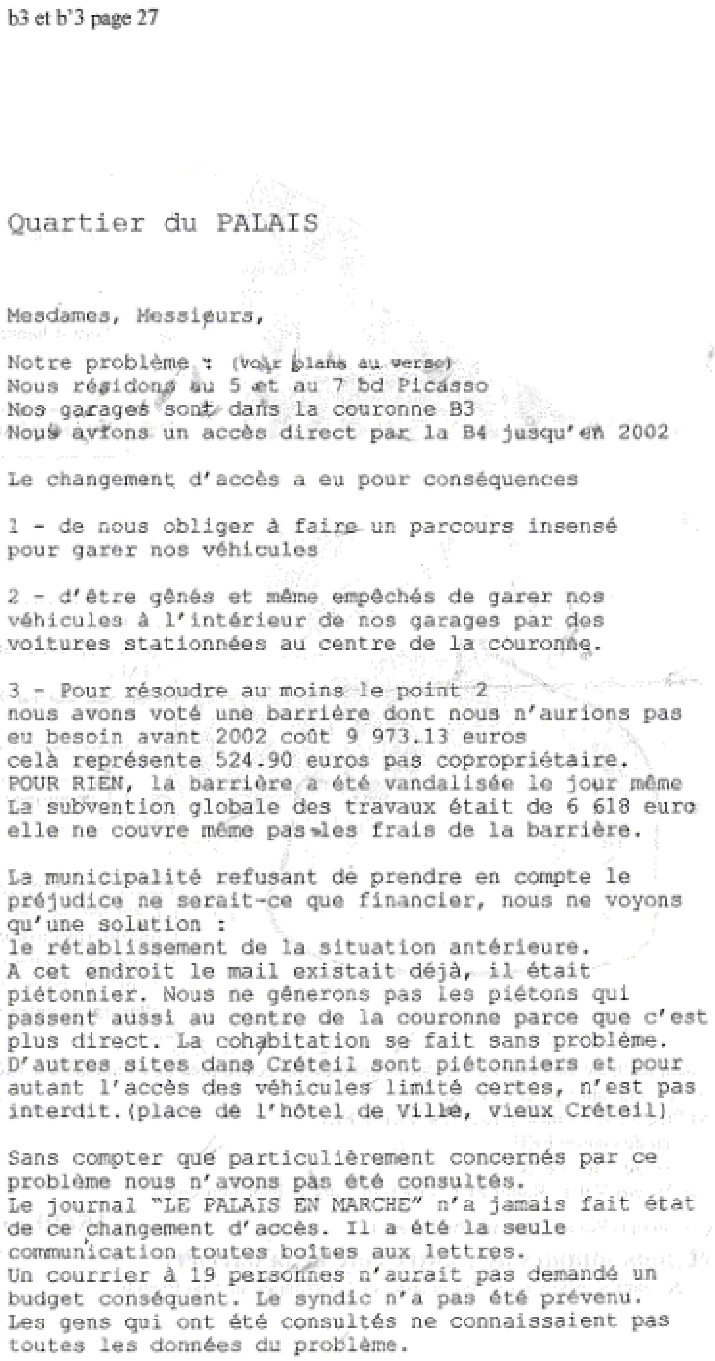
IHESI, INSTITUT DES HAUTES ETUDES DE LA SECURITE INTERIEURE, Département Ingenieurie et Conseil, 1999, *Diagnostic de Sécurité des quartiers Nord d'Aulnay-sous-Bois*.

ISIS, 2000, *Diagnostic préopérationnel du stationnement. Rapport final : Orientations générales..*

LOGEMENT FRANÇAIS, 1990, *Patrimoine à Aulnay : de la connaissance de l'occupation à la politique du peuplement.*

MAIRIE D'AULNAY-SOUS-BOIS, nb., *Mécanique automobile en habitat collectif, questionnaire régisseur.*

3. Lettres d'habitants



b3 et b'3 page 27

Quartier du PALAIS

Mesdames, Messieurs,

Notre problème : (voir plans au verso)
Nous résidons au 5 et au 7 bd Picasso
Nos garages sont dans la couronne B3
Nous avions un accès direct par la B4 jusqu'en 2002

Le changement d'accès a eu pour conséquences

1 - de nous obliger à faire un parcours insensé pour garer nos véhicules

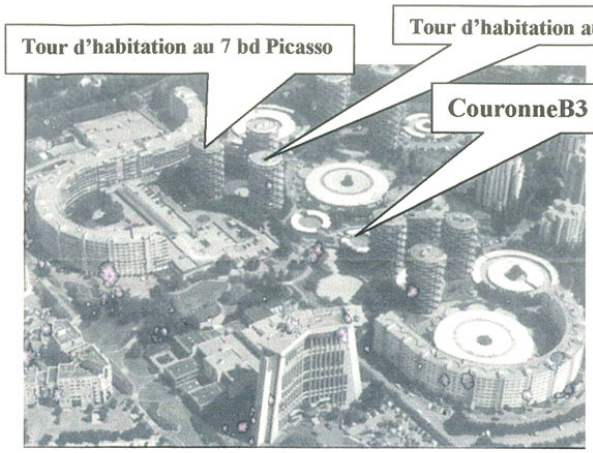
2 - d'être gênés et même empêchés de garer nos véhicules à l'intérieur de nos garages par des voitures stationnées au centre de la couronne.

3 - Pour résoudre au moins le point 2
nous avons voté une barrière dont nous n'aurions pas eu besoin avant 2002 coût 9 973.13 euros
celà représente 524.90 euros pas copropriétaire.
POUR RIEN, la barrière a été vandalisée le jour même
La subvention globale des travaux était de 6 618 euro
elle ne couvre même pas les frais de la barrière.

La municipalité refusant de prendre en compte le préjudice ne serait-ce que financier, nous ne voyons qu'une solution :
le rétablissement de la situation antérieure.
A cet endroit le mail existait déjà, il était piétonnier. Nous ne gênerons pas les piétons qui passent aussi au centre de la couronne parce que c'est plus direct. La cohabitation se fait sans problème.
D'autres sites dans Créteil sont piétonniers et pour autant l'accès des véhicules limité certes, n'est pas interdit.(place de l'hôtel de Ville, vieux Créteil)

Sans compter que particulièrement concernés par ce problème nous n'avons pas été consultés.
Le journal "LE PALAIS EN MARCHE" n'a jamais fait état de ce changement d'accès. Il a été la seule communication toutes boîtes aux lettres.
Un courrier à 19 personnes n'aurait pas demandé un budget conséquent. Le syndic n'a pas été prévenu.
Les gens qui ont été consultés ne connaissaient pas toutes les données du problème.

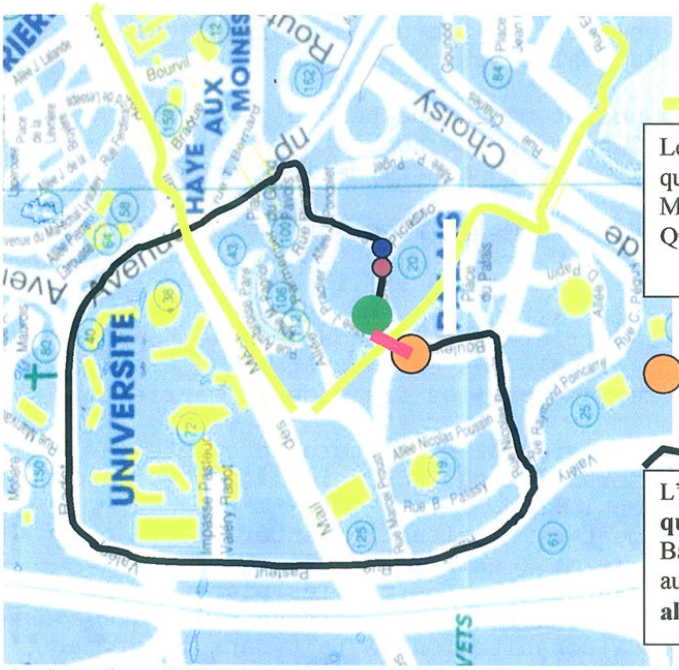
Illustration 34 Lettre issue du dossier des plaintes, Direction des service techniques, ville de Créteil



Tour d'habitation au 7 bd Picasso

Tour d'habitation au 5 bd Picasso

Notre itinéraire précédent



Le mail
qui a toujours existé entre B3 et B4
MAIS
Qui est devenu infranchissable

La couronne B3 de garages

L'itinéraire que nous devons emprunter pour
quand nous avons déposé
Bagages – courses
au pied de notre immeuble
aller garer notre voiture

Quelque chose de lourd ou d'encombrant à décharger au pied de l'immeuble d'habitation !!!
Après pour aller garer sa voiture :
bd Picasso, rue Blaise Pascal, rue Pierné **FEU**
av. Gal de Gaulle **FEU**
av. Gal de Gaulle **FEU**
rue Pasteur Valery Radot **FEU - FEU** et 3 dos d'ânes bien sentis
rue Nicolas Poussin et enfin bd Picasso **= 15/20 minutes**

et nous sommes de l'autre côté de la barrière

15 personnes résident au 7 bd Picasso et 3 personnes au 5 bd Picasso

Madame Y
copropriété de garages B’3
5 bd Picasso
94000 CRETEIL

Hôtel de Ville

94000 Créteil

FAX

Créteil, le 10 mars 2004

Quartier du Palais de Justice

Monsieur le Maire,

Suite à notre lettre recommandée du 18 février 2004

votre silence est assourdissant

Ci-joint signatures de la co-propriété.

Table des illustrations

Illustration 1 : Publicité parue dans l'Auto journal, (15 août, 1975), *Huit voitures à moins de 13000 francs*, le quartier du Palais, (source Archives municipales de Créteil) 10
Illustration 2 : Les quartiers Nord (source GPU) 46
Illustration 3 : Les quartiers Nord (photographie, Ville d'Aulnay-sous-Bois).....47
Illustration 4 : Le quartier du Palais, vue aérienne (Archives municipales).....49
Illustration 5 : Le quartier du Palais, traversé par le boulevard Pablo Picasso, couronne de box au premier plan. 54
Illustration 6 ; Quartier du Palais, immeubles HLM de la Lutèce, L'immobilière familiale . .60
Illustration 7 Quartier du Palais, Stationnement en surface, utilisé par les habitants des immeubles HLM de la Lutèce, couronne de box affectée aux « choux » en copropriété, (montage photographique fait par un(e) habitant, conservé dans le courrier des plaintes du service voirie de la ville de Créteil) 60
Illustration 8 Quartier du Palais, double couronne de box traversée par le boulevard Pablo Picasso, le Mail des Mèches, affectée aux immeubles choux en copropriété.....61
Illustration 9 : Quartier du Palais, double couronne de box 62
Illustration 10 Quartier du Palais couronne de box.....63
Illustration 11 : Box (Ministère de l'Equipement, journal de consultation des habitants,1977) 63
Illustration 12 : Quartier du Palais, couronne de box desservant les deux immeubles en copropriété et l'immeuble affecté aux employés de la Poste.....64
Illustration 13 : Quartier du Palais, entrée d'une couronne de box.....65
Illustration 14 : Boulevard Pablo Picasso traversant le quartier du Palais 65
Illustration 15 : Quartier du Palais, couronne de box.....66
Illustration 16 Quartier du Palais 66
Illustration 17 La cité Jupier au sein du quartier des 3000 à Aulnay-sous-Bois (source GPU)67
Illustration 18 : Quartier des 3000, Cité Jupiter, Plan masse (document GPU) 68
Illustration 19 : Quartier des 3000, Cité Jupiter (document GPU) 68
Illustration 20 : Quartier des 3000, Cité Jupiter (document GPU) 68

Illustration 21 : Quartier des 3000, Cité Jupiter (document GPU) 69
Illustration 22 : Quartier des 3000, Cité Jupiter (document GPU), dalle de parking.....69
Illustration 23 Quartier du Palais, parking du centre commercial le Grand Pavois.....120
Illustration 24 : Quartier du Palais, parking du centre commercial le Grand Pavois.....121
Illustration 25 Quartier du Palais, Couronne de box après la pose des barrières.....125
Illustration 26 Quartier du Palais Couronne de box en 2005.....126
Illustration 27 : Publicité, Quartier du Palais, 1976, agence Roux-Seguela.....146
Illustration 28 : Quartier du Palais, un propriétaire sur son balcon.....166
Illustration 29 : Offre de formation présentée à la Mission Jeune 285
Illustration 30 : Carte de visite d'un commerçant ambulant à Créteil.....303
Illustration 31 : et son camion.....303
Illustration 32 : Photographie issue de la plaquette de présentation des quartiers Nord, municipalité d'Aulnay 317
Illustration 33 : Le marché (plaquette de présentation des quartiers Nord, municipalité d'Aulnay-sous-Bois).....317
Illustration 34 Lettre issue du dossier des plaintes, Direction des service techniques, ville de Créteil.....415

Table des matières

INTRODUCTION 5

PARTIE 1 11

CHAPITRE 1 : LE PARKING, UN ESPACE AVANT TOUT ANCRE DANS LES REPRESENTATIONS . 13

1. Parent pauvre des études d'urbanisme, figure d'importance dans l'espace du logement 14

1.1 LE PARKING, UN NON-ESPACE, UN NON-LIEU 14

1.1.1 Un sas temporaire moins pensé en termes d'espace que de temps contraint entre deux objectifs ou deux espaces 14

1.1.2 Un espace progressivement dissocié du logement 17

1.2 LE PARKING DANS LE GRAND ENSEMBLE : UN ESPACE DEVOLU AU BIEN PRIVE DE L'INDIVIDU ; UN OBSTACLE A LA REHABILITATION D'UN ESPACE PUBLIC QUE L'ON S'EFFORCE DE RENDRE A TOUS 19

1.2.1 L'espace libre et ouvert des Trente glorieuses, un espace que le piéton s'est moins approprié que la voiture 19

1.2.1.1 Un espace indéterminé et brouillé par un stationnement anarchique 19

1.2.1.2 … en lequel on s'efforce d'inscrire des limites ou points de repère et d'identification 21

1.2.2 En place du seuil , un lieu de « deuil », le parking associé aux conflits 23

1.2.2.1 Des seuils, halls et parkings, accaparés de manière abusive 23

1.2.2.2 Dans des quartiers stigmatisés et sous le sceau du conflit 25

2. Un espace pourtant riche de ce qu'il n'est pas 27

2.1 LA VOITURE, EN LIEU ET PLACE DE L'INDIVIDU 27

2.1.1 Un objet privé et avant tout fortement individualisé 27

2.1.2 Une marque de propriété à la fois matérielle et symbolique, un support d'identification de l'individu à la barre HLM ou plutôt au logement 28

2.2 UNE ACTIVITE EXERCEE AU PIED DU LOGEMENT 31

2.2.1 Le parking, un terrain un peu vague, un producteur d'identité 31

2.2.2 Le travail comme valeur portée par certains milieux 32

2.2.3 Des activités privées dans un espace trop public 34

2.2.4 Des activités que le travail rend publiques ? 37

2.3 UN ENJEU COMMUN, SUPPORT A DE NOUVELLES FORMES DE SOCIABILITE 37

2.3.1 Un lieu de rencontre forcé 37

2.3.2 La voiture à surveiller ou à bricoler 39

3. Hypothèses 41

CHAPITRE 2 : LES SITES. LA METHODE 44
1. Des lieux…..des gens 44
1.1 LES QUARTIERS NORD D'AULNAY-SOUS-BOIS ; LE QUARTIER DU PALAIS A CRETEIL 44
1.2 DES MORPHOLOGIES VARIEES 45
1.3 CARACTERISTIQUES SOCIALES 49
2. Huis-clos territoriaux 51
2.1 LES PARKINGS 51
2.2 DES ENTRETIENS 55

PARTIE 2 70

CHAPITRE 1 : UNE VOITURE PEU UTILISEE (OU PEU UTILISABLE) DONC TRES PRESENTE 72
1. Un objet banalisé ; une population bel et bien motorisée 73
1.1 UNE VOITURE OU PLUS PAR MENAGE, UNE VOITURE OU PLUS AU PIED DU LOGEMENT 77
1.2 LA DOUBLE POSSESSION DES CLASSES MOYENNES, LA VOITURE DE FONCTION, LA VOITURE TEMPORAIRE 79
2. La voiture assignée à résidence 81
2.1 UN OUTIL DE LOCOMOTION SOUVENT IMMOBILE 81
2.2 PETITS TRAJETS ET BESOINS RARES, LA VOITURE A MOINDRE COUT 83

CHAPITRE 2 : L'AIRE DEVOLUE AU STATIONNEMENT : UN BIEN RARE DANS UN ENSEMBLE RESIDENTIEL DEPRECIE : UNE VALEUR ? 86
1. Le parking, par-delà le besoin, un espace d'usage non banalisé 87
2. Le stationnement omniprésent dans les débats publics 91
2.1 LE PARKING AU CENTRE DES REVENDICATIONS 91
2.2 DES BAILLEURS DIFFICILES A IMPLIQUER 95
2.2.1 Une offre considérée comme suffisante 95
2.2.2 Des parkings difficiles à réhabiliter pour des raisons de coût, d'usage et d'efficacité 97
2.3 LE RENVOI A LA RESPONSABILITE INDIVIDUELLE 99
2.3.1 Le stationnement dans une logique d'ordre public ; l'incivilité portée comme diagnostic 99
2.3.2 Des mesures répressives 101
2.4 DES DIFFERENCES D'APPRECIATION SUR LA VALEUR ACCORDEE AU BIEN VOITURE : LES ACTEURS DE LA REHABILITATION D'UN COTE, LES HABITANTS DE L'AUTRE 102
2.4.1 La voiture, un besoin ou un luxe ? 102
2.4.2 Un besoin de luxe, la voiture des loisirs et des vacances 105
3. Un intérêt public ne coïncidant pas toujours avec les desiderata et les usages des résidents et des passants 109
3.1 DES AMENAGEMENTS DANS UN OBJECTIF DE MIXITE UN PEU TROP PIETONNE 109
3.1.1 Quand une norme prend la place d'une autre : la rue, nouvel espace de rencontre, contre l'enceinte voiture 109
3.1.2 L'animation par le commerce, l'exclusion de la voiture 114

3.1.3 Un quartier fréquenté par une population motorisée, la voiture contre le sentiment d'insécurité 116
3.1.4 Le parking, condition de l'attractivité des commerces 118
3.2 LE PARKING PLUTOT QUE LA RUE, UN ENJEU DE MIXITE SOCIALE 123
3.2.1 La bataille autour des termes : mais de quel intérêt public parle-t-on ? 123
3.2.2 Un intérêt privé malmené, mais pas forcément contraire à l'intérêt du quartier 127
3.3 POTS DE FLEURS, PARTERRES DE POUBELLES, CONTRE PAVES DE BITUME ; LA VOITURE DANS LE SEUIL. 130
3.3.1 Containers et poubelles, installés sur des places de parking de manière à matérialiser un seuil… 130
3.3.2 … mais de statut plus ambigu que la voiture 132
3.3.3 L'aire de stationnement, une valeur sûre, mieux à même à remplir l'espace vide propice à l'amoncellement de déchets, que la plantation ou l'espace vert 136
3.3.4 L'insécurité ne joue-t-elle pas justement sur l'espace de représentation qu'est le parking ? 138
4. Conclusion 142

CHAPITRE 3 : LE PARKING INVESTI PAR LES ACTIVITES PRIVEES : UN ESPACE OUVERT A APPROPRIATION 147
1. Le parking au-delà de sa fonction de stationnement 151
1.1 LE PARKING-ATELIER 151
1.1.1 Une part d'ombre de l'économie, une activité interdite par le règlement, très prégnante sur le sol de la résidence HLM 151
1.1.2 La population des bricoleurs, une présence soutenue, des profils variés ... 152
1.1.2.1 Des hommes au chômage, souvent d'un certain âge 152
1.1.2.2 Des hommes assignés à résidence par la précarité du travail 154
1.1.2.3 Un peu tout le monde 155
1.1.2.4 Un lieu de travail pour l'individu en prise avec des emplois déqualifiés ou de reconduction d'une aspiration populaire 158
1.1.2.5 Une activité pas toujours abandonnée par les classes moyennes 162
1.1.3 Le détournement d'un espace pour les besoins de la mécanique 167
1.1.3.1 Une activité accaparant fortement l'espace 167
1.1.3.2 Un lieu spatialement dépendant de l'appartement 169
1.2 UN POINT D'ANCRAGE POUR UNE JEUNESSE VOLATILE : LE PARKING-MAISON DE JEUNES 170
1.2.1 Un espace de reflux. 170
1.2.2 Salon plutôt que salle des jeunes 172

1.2.3 La voiture elle-même territoire, un bien fortement individualisé mis au service du collectif 177
1.3 LE PARKING-PLACARD DE LA CUISINE OU SAS DE L'APPARTEMENT 180
1.4 LE PARKING COMME SEUIL 183
1.4.1 Un espace public investi à partir d'une parcelle de soi 183
1.4.2 Un lieu sous l'emprise de la norme : le parking marqué par les rythmes de ceux qui ont un travail 187
2. Un espace public privatisé, un espace privé publicisé 189
2.1 UN ESPACE PRIVE ANNEXE AU LOGEMENT 189
2.1.1 Un espace flexible 189
2.1.2 Un lieu de réconciliation pour un conflit susceptible de surgir à l'intérieur de l'appartement 194
2.2 UN INTERIEUR A L'EXTERIEUR 199
2.2.1 Un espace privé à l'air libre 199
2.2.2 Une parcelle de liberté pour l'individu, un point d'ancrage pour la famille 202
2.3 UN PEU COMME DANS LE PAVILLON : LE GRAND ENSEMBLE « RESIDENTIALISE » PAR LES ACTEURS DE LA REHABILITATION, « PAVILLONNE » PAR SES USAGERS 204
2.3.1 Le parking parcelle de l'appartement : plus qu'un lieu pour l'identification de soi, un lieu qui permet l'individualisation de son logement 204
2.3.2 La voiture , une propriété personnalisée ou non 208
2.3.3 Une forme d'habitat toujours aussi rêvée, le pavillon ? 210
2.4 UN ESPACE PRIVE VECU SUR LE MODE PUBLIC 212
2.4.1 Une présence que l'on cherche à atténuer 212
2.4.2 La mise en visibilité de la valeur travail 216
3. Conclusion 223
PARTIE 3 227
CHAPITRE 1 : UN ESPACE PUBLIC …MODERNE 229
1. Salon de l'homme ou de l'individu, le parking dans la résidence 230
1.1 DES REGROUPEMENTS MARQUES PAR L'ENTRE SOI 230
1.1.1 Une activité que l'on exerce en solitaire, entre proches ou membres de sa propre communauté 230
1.1.2 Mi atelier, mi salon, le parking pièce de réception pour un entre soi dépassant les frontières résidentielles 232
1.2 LE PARKING-EQUIPEMENT : UNE PORTION D'ESPACE VERITABLEMENT PUBLIQUE 235

1.2.1 A propos des travers du village quartier, un espace public en prise aux communautés 235
1.2.2 Un espace public trop privé, mais néanmoins dôté de de lieux où s'isoler 237
1.2.2.1 Le coiffeur dans le centre ville, le parc en périphérie des quartiers 237
1.2.2.2 L'école, le parking, lieux d'émancipation de l'homme jeune ou adulte 239
1.2.2.3 Le parking, la bibliothèque, deux espaces à la frontière du public et du privé, tirant parti des vertus d'abri d'une activité ou d'un lieu qui isole 242
1.3 UN ESPACE A PART 248
1.3.1 Etre entre soi bricoleur et par-delà bien des clivages 248
1.3.1.1 Un espace en partage. 248
1.3.1.2 La voiture, au centre, un objet travaillé, vénéré, vulnérable, matière à de plus amples partages 250
1.3.2 Un lieu et des pratiques propices à la réconciliation de conflits 255
1.3.2.1 A propos d'un conflit trouvant ses origines dans la sphère du travail– les jeunes sur-représentés sur la scène publique, les pères absents 255
1.3.2.2 Le parking du domicile, un espace dominé par les anciens 259
2. Des pratiques de parking aptes à servir et tranquilliser la cité. 261
2.1 UN SERVICE DE PROXIMITE… 262
2.1.1 Plus proche du métier que les autres services relevant de la sphère domestique que l'on s'efforce de professionnaliser 265
2.1.2 Un acte de démonstration de soi socialement valorisé, un point de repère propre à sécuriser l'espace public des quartiers 267
2.1.3 Une activité susceptible de conduire à un emploi 271
2.1.4 Le symbole du maintien d'un certain ordre, dans un espace public où la famille mais aussi le travail font encore montre d'autorité… 273
2.2 …UN QUARTIER ENCORE MARQUE PAR LES VALEURS D'UN MILIEU 279
2.2.1 Des emplois pas toujours dépréciés sur le marché du travail, dès lors qu'ils touchent de près ou de loin le travail de la voiture 279
2.2.2 Une activité exercée dans l'espace du domicile, nullement réprouvée dans son aspect illégal 286
3. Les avantages socialisants d'un seuil 293
3.1 UN LIEU PROPICE A L'INCIDENT ET A UN POTENTIEL ECHANGE 293
3.1.1 Une portion d'espace public d'où s'échappe subrepticement un peu de l'intimité de l'autre 293
3.1.2 Un lieu de halte et d'hésitation très riche en mouvements 296

3.2 UN LIEU A LA MARGE OUVERT SUR LA DIVERSITE DE SON ENVIRONNEMENT 300
3.2.1 Un point d'arrêt pour le commerce ambulant 300
3.2.2 Un espace entre deux espaces ; un point de contact, dans l'enceinte de la résidence, avec l'étranger 304
3.2.3 Dans un monde marqué par l'emprise des communautés, un espace public annexé à l'espace privé d'autres cités 309
3.2.4 Un espace de sociabilités, à entrée limitée, en lieu et place des cafés et des commerces d'antan : le parking de proximité 312
3.2.5 Une figure de la modernité ancrée dans la mémoire des lieux 316
4. Conclusion 318
CHAPITRE 2 : LA SURVEILLANCE, UN USAGE 321
1. La voiture exposée sur la voie publique, un objet convoité 322
1.1 UNE INSECURITE REELLE 322
1.1.1 Des infractions fréquentes, relevant majoritairement de la petite délinquance 322
1.1.2 Derrière des formes de violences urbaines, une diversité de méfaits....325
2. Un espace sous contrôle 329
2.1 LE RECOURS AUX MOYENS DU PRIVE POUR PROTEGER UN PARKING ELOIGNE DES PREOCCUPATIONS PUBLIQUES 329
2.2 UNE SURVEILLANCE CONTINUE, ASSUREE PAR L'INDIVIDU, SES PROCHES OU LES VOISINS 332
3. Vers l'émergence d'un espace commun 336
3.1 DES REGLES DE STATIONNEMENT ENTRE LE CHACUN POUR SOI ET LA CONSCIENCE DE L'AUTRE 336
3.2 L'INCIDENT, FACTEUR DE COHESION 338
3.3 UNE IMPLICATION MINIMALE A L'EGARD D'UN EVENEMENT QUE L'ON NE S'AUTORISE PAS A CONTRER OU A SANCTIONNER 339
3.4 UN REGARD QUI FAIT SIEN L'ESPACE PUBLIC 342
3.5 UN ACCORD AUTOUR D'UN TERME : L'ETRANGER 345
3.5.1 Un espace dont on s'efforce de limiter les entrées....345
3.5.2 Le voleur désigné habite la cité ou l'immeuble d'à côté....349
3.6 UNE CONSCIENCE RESIDENTIELLE OU DES VALEURS COMMUNES ? OU COMMENT NE PAS PASSER SOI-MEME POUR UN ETRANGER ?....351
3.6.1 Des pratiques pour protéger sa voiture et celles des autres 351
3.6.2 Camoufler ou réduire son désir d'ostentation....352
4. Conclusion 356
CONCLUSION....359
BIBLIOGRAPHIE 375
ANNEXES 397

TABLE DES ILLUSTRATIONS 419

TABLE DES MATIERES 421